CE REV 004c
C00

Quick®

High Quality Nautical Equipment

RETRACTABLE THRUSTER

BTR1806512

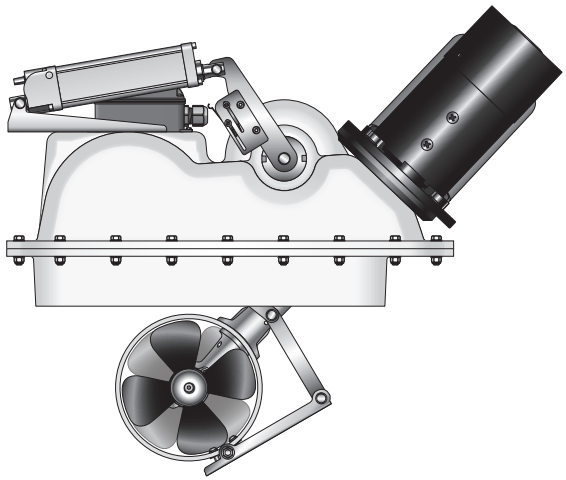
BTR1806524

BTR1808512

BTR1808524

BTR1810512

BTR1810524



FR Manuel de l'utilisateur — **PROPULSEURS RÉTRACTABLES**

DE Benutzerhandbuch — **EINFAHRBARES STRAHLRUDER**

ES Manual del usuario — **HÉLICES DE MANIOBRA RETRÁCTILES**

FR SOMMAIRE

Pag. 4 **CHARACTERISTICS ET INSTALLATION** - Conditions requises d'installation
Pag. 5 **INSTALLATION** - Positionnement
Pag. 6 **INSTALLATION** - Installazione della controflangia
Pag. 7 **INSTALLATION** - Realizzazione e installazione del portello di chiusura
Pag. 8 **INSTALLATION** - Installazione del propulsore - Vérification et réglage du système
Pag. 9/10 **INSTALLATION** - Procédure de réglage
Pag. 11 **INSTALLATION** - Regolazione dell'attuatore
Pag. 12/13 **SCHEMA DE CABLAGE**
Pag. 14 **FONCTIONNEMENT** - dip-switch sélection options - sélecteur rotatif courant actionneur
Pag. 15 **SIGNALISATIONS / UTILISATION**
Pag. 16 **SIGNALISATIONS**
Pag. 17 **AVVERTISSEMENTS IMPORTANTS - FONCTIONNEMENT / UTILISATION**
Pag. 18/19 **ENTRETIEN**

DE INHALTSANGABE

Pag. 20 **EIGENSCHAFTEN UND INSTALLATION** - Installationsvoraussetzungen
Pag. 21 **INSTALLATION** - Positionierung
Pag. 22 **INSTALLATION** - Installazione della controflangia
Pag. 23 **INSTALLATION** - Realizzazione e installazione del portello di chiusura
Pag. 24 **INSTALLATION** - Installazione del propulsore - Überprüfung und Einstellung des Systems
Pag. 25/26 **INSTALLATION** - Procedura di regolazione
Pag. 27 **INSTALLATION** - Regolazione dell'attuatore
Pag. 28/29 **ANSCHLUSSPLAN**
Pag. 30 **BETRIEB** - Dip-Switch Optionenauswahl - Drehwahlschalter Strom Stellantrieb
Pag. 31 **GEBRAUCH / MELDUNGEN**
Pag. 32 **MELDUNGEN**
Pag. 33 **WICHTIGE HINWEISE - BETRIEB / USAGE**
Pag. 34/35 **WARTUNG**

ES INDICE

Pag. 36 **CARACTERÍSTICAS E INSTALACIÓN** - Requisitos para la instalación
Pag. 37 **INSTALACIÓN** - Colocación
Pag. 38 **INSTALACIÓN** - Installazione della controflangia
Pag. 39 **INSTALACIÓN** - Realizzazione e installazione del portello di chiusura
Pag. 40 **INSTALACIÓN** - Installazione del propulsore - Verificación y ajuste del sistema
Pag. 41/42 **INSTALACIÓN** - Procedimiento de regulación
Pag. 43 **INSTALACIÓN** - Regolazione dell'attuatore
Pag. 44/45 **ESQUEMA DE MONTAGE**
Pag. 46 **FUNCIONAMIENTO** - Dip-Switch selección opciones - Selector giratorio corriente accionador
Pag. 47 **USO / SEÑALIZACIONES**
Pag. 48 **SEÑALIZACIONES**
Pag. 49 **ADVERTENCIAS IMPORTANTES - FUNCIONAMIENTO / USO**
Pag. 50/51 **MANTENIMIENTO**

FR CARACTÉRISTIQUES ET INSTALLATION

AVANT D'UTILISER LE PROPULSEUR RÉTRACTABLE, LIRE ATTENTIVEMENT CE MODE D'EMPLOI. EN CAS DE DOUTES, CONSULTER LE REVENDEUR QUICK®.

ATTENTION: les propulseurs Quick® ont été conçus et fabriqués pour l'usage nautique.
⚠ Ne pas utiliser ces appareils pour d'autres types d'applications.
⚠ Quick® décline toute responsabilité en cas de dommages directs ou indirects causés par un usage inadapté de l'installation et de l'appareil.
⚠ Le propulseur n'a pas été conçu pour supporter des charges provoquées par des conditions atmosphériques particulières (tempête).
⚠ Il est recommandé de confier la préparation et la mise en place du tuyau sur la coque à un professionnel. Ces instructions sont de caractère général et ne fournissent en aucun cas les détails des opérations de préparation du tunnel, ce qui est du ressort du chantier. En cas de problèmes dus à une installation défectueuse du tunnel, la responsabilité incombera totalement à l'installateur. ⚠ Ne pas installer le moteur électrique près d'objets facilement inflammables.

L'EMBALLAGE COMPREND: propulseur rétractable - o-ring - différentes vis (pour l'assemblage) - manual d'emploi - conditions de garantie.

OUTILS NECESSAIRES POUR L'INSTALLATION: clé à fouche ou polygonale: 13 mm

ACCESSOIRES QUICK® RECOMMANDES: TCD 1022 - TCD 1042 - TCD1044 - TCD1062 - TMS - TSC - PSS

La société Quick® se réserve le droit d'apporter les modifications nécessaires aux caractéristiques techniques de l'appareil et au contenu de ce livret sans avis préalable. En cas de discordances ou d'erreurs éventuelles entre la traduction et le texte original en italien, se référer au texte italien ou anglais.

MODELES	BTR1806512	BTR1806524	BTR1808512	BTR1808524	BTR1810512	BTR1810524
N° Helices	2 controrotanti					
Tunnel Ø	185 mm (7" 18/64)					
Puissance Moteur	3,3 KW		4,3 KW		6,3 KW	
Tension	12 V	24 V	12 V	24 V	12 V	24 V
Section du câbles	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	50mm² (AWG 1)	2 x 70mm² (2 x AWG 2/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	2 x 95mm² (2 x AWG 3/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)
Fusible	355A	200A	500A	355A	2 x 325 A	400A
Propulsion	65 kgf (143,3 lb)		85 kgf (187,4 lb)		105 kgf (231,5 lb)	
Poids	47 kg (103,4 lb)	47,3 kg (104,3 lb)	47,5 kg (104,5 lb)	50,5 kg (111,1 lb)	57,0 kg (125,4 lb)	54,5 kg (120,0 lb)

CONDITIONS REQUISES POUR L'INSTALLATION

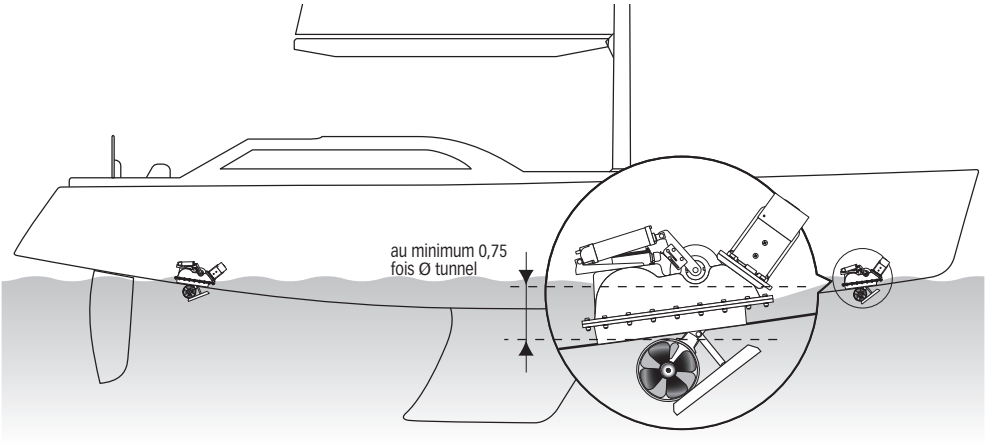
Comme nous le disons en introduction, malgré que tous les composants et les éléments mécaniques soient d'une excellente qualité, l'installation correcte de l'unité de propulsion rétractable reste fondamentalement irremplaçable pour une utilisation sûre et efficace de l'embarcation en plus de l'unité de propulsion principale.
Nous attirons votre attention sur le fait que l'installation de cette unité est une opération qui requiert expérience et compétence technique. C'est la raison pour laquelle nous vous recommandons de confier l'installation à un personnel qualifié et de prendre conseil auprès du constructeur ou auprès des architectes navals pour examiner l'entité des travaux dans leur ensemble.

Le propulseur rétractable Quick® dispose de deux mouvements séparés.
Le mouvement principal, relatif à la partie propulsive, est du type basculant. Les charnières sur lesquelles le mouvement s'effectue ont été conçues pour garantir une résistance élevée à l'ensemble et sont localisées au niveau du bridage plan qui relie la structure préassemblée au support, à la carène elle-même.
Le mouvement secondaire est relatif au mouvement de fermeture du passe-coque à travers lequel sort le tunnel. Ce mouvement est du type à parallélogramme et son amplitude n'est pas une simple révolution autour du pivot principal mais bien un mouvement en mesure de dégager sans heurter la plaque de fermeture du trou pratiqué sur la coque.
Moteurs électrique, réducteur, mécanismes à levier et tous les autres composants sont fournis par Quick® déjà assemblés sur la structure portante en GRP et ne nécessitent aucun réglage, aucune adaptation ou scellage où cela n'est pas explicitement indiqué dans ce Manuel.
Le propulseur rétractable Quick® est vendue séparément de la contrebride qui peut être fournie en différents matériaux pour mieux répondre aux différentes typologies de coques. Quick® est en mesure de vous fournir les supports en acier inoxydable, en alliage d'aluminium ou en GRP, fondamentaux pour une installation rapide, solide et précise.
Pour les carènes en fibre de verre le support doit être laminé sur la coque en respectant les normes en vigueur en matière de jonctions. L'unité propulsive distribue les sollicitations mécaniques à la coque au travers de la contrebride. La force de la jonction sera déterminée par des laminages superposés, réalisées en respectant les règles de l'art ad hoc.

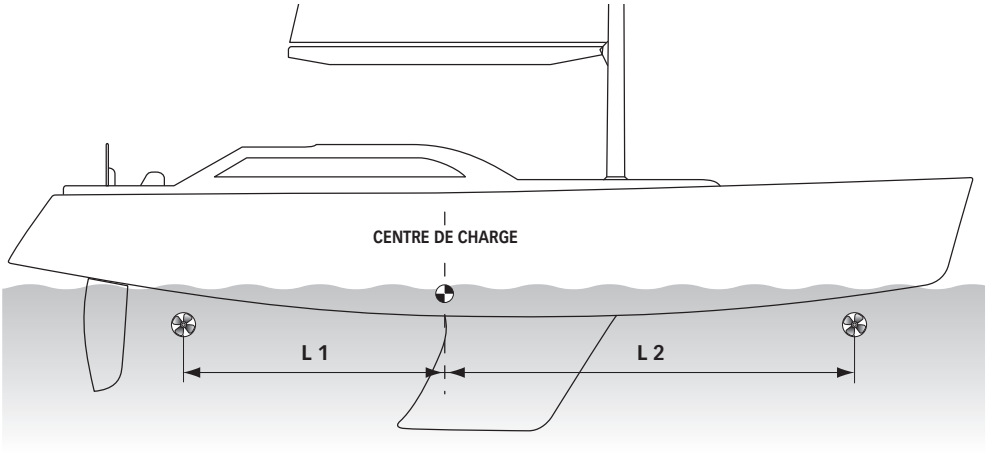
Pour carènes en alliage d'aluminium comme pour les carènes en acier inoxydable, le support devra être soudé à la coque. Si elle est correctement réalisée, l'installation d'une structure caissonnée comme celle du support peut conférer une plus grande robustesse à la coque. Consulter le constructeur, les architectes navals et/ou les sociétés spécialisées pour envisager des interventions complémentaires comme des entretoises et des renforcements au voisinage de la position de l'unité propulsive rétractable.

INSTALLATION

Positionnement



• Pour éviter les phénomènes de cavitation de l'hélice, il faudra placer le tunnel le plus à fond possible.



• Plus les longueurs L1 et L2 seront grandes, plus la poussée générée autour du centre de charge sera importante.

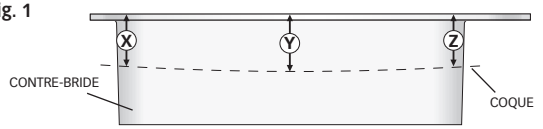
INSTALLATION

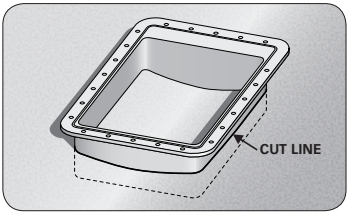
Installation de la contre-bride

Accéder directement dans la partie interne de la coque, dans la zone où le propulseur sera installé.

La position du propulseur devra permettre des manœuvres aisées d'installation.

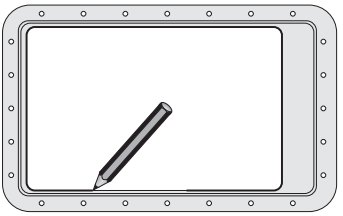
Fig. 1





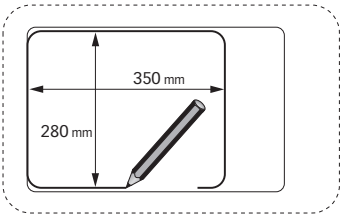
- Découper les côtés longs de la contre-bride à une distance: X = Z = 110 mm moins l'épaisseur de la coque (Fig. **1**).
  Y = adapter à la courbe de la coque.
- Façonner les côtés courts de la contre-bride comme la courbe de la coque, dans la position où elle doit être fixée.
- Poser la contre-bride correctement découpée et contrôler si les quatre côtés adhèrent à la coque. Si ce n'est pas le cas, continuer à l'adapter afin qu'il soit possible de la poser et de la faire adhérer à la coque, dans la position où elle doit être fixée.

Fig. 2



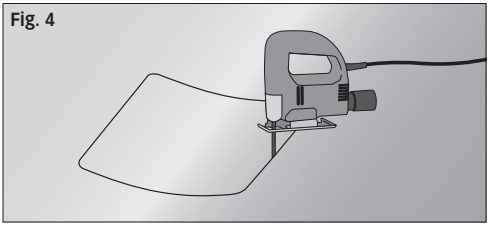
- A l'aide d'un marqueur, marquer le périmètre interne de la contre-bride (fig. **2**).

Fig. 3



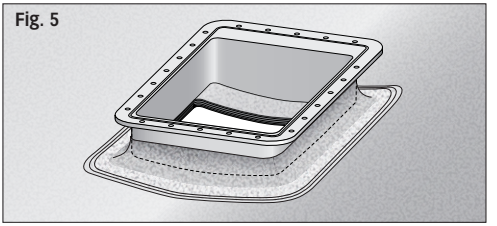
- Enlever la contre-bride et marquer la zone de découpe, comme indiqué dans la fig. **3.**

Fig. 4



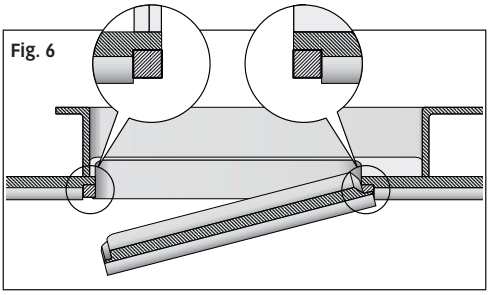
- Réaliser l'ouverture de la coque en coupant le long de la ligne dans la zone de découpe tracée au préalable (fig. **4**).

Fig. 5



- Aligner la contre-bride dans la position prévue et la résiner ou la souder en cas d'aluminium ou d'acier, selon les techniques considérées les plus adaptées au type de construction de la carène (fig. **5**).

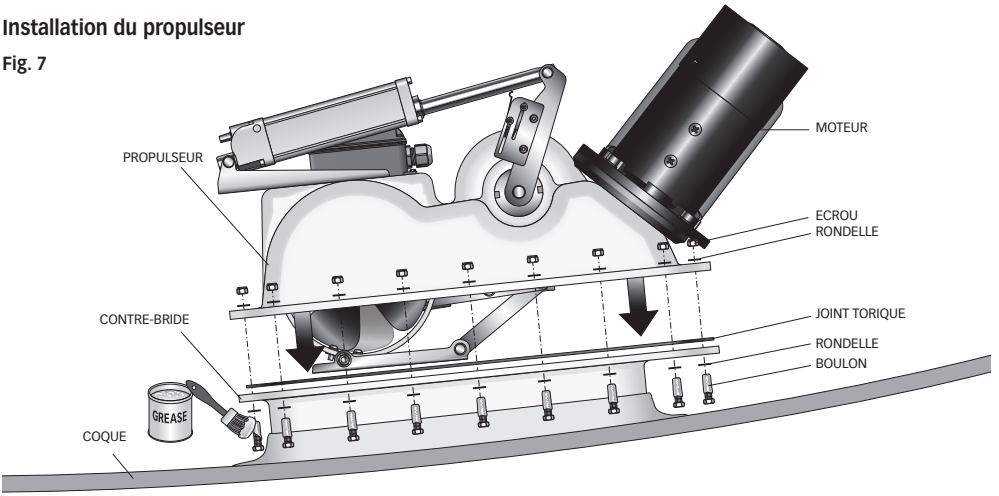
Fig. 6



- Réaliser une feuillure solide sur tout le périmètre de l'ouverture de la coque pour la fermeture de la porte (fig. **6**).

Installation du propulseur

Fig. 7



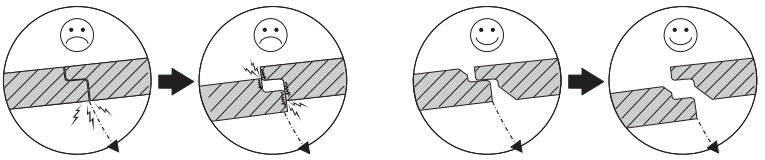
- Assembler le propulseur avec le contre-bride, à présent solidaire à la coque, au moyen de la visserie fournie (étendre de la graisse marine sur le filetage des boulons), en contrôlant si l' o-ring est positionné correctement dans le contre-bride (fig. **7**).

ATTENTION: Il est conseillé de contrôler, environ une semaine après l'installation, si les vis sont bien serrées, pour compenser les éventuels tassements du joint torique.

Réalisation et installation de la porte de fermeture.

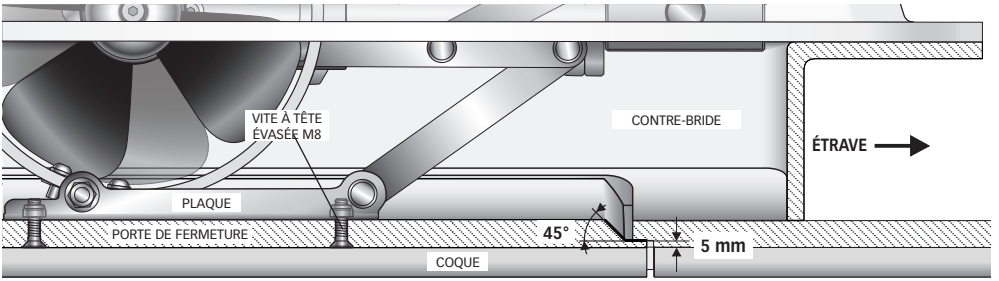
ATTENTION: veiller tout particulièrement à éviter les interférences entre le couvercle et l'ouverture de la coque. Des contacts trop précis provoqueront des dommages à l'ensemble du système du mouvement.

Fig. 8



- Réaliser la porte en conservant un jeu sur tous les côtés allant de 3 à 5 mm (fig. **8**), en faisant très attention au côté charnière, en réalisant les parois internes inclinées à 45° de façon à ce qu'elles n'interfèrent pas avec la coque lors de l'ouverture (fig. **9**).
- Fixer la porte à la plaque au moyen des vis à têtes évasées M8 en inox avec les écrous de verrouillages (qui ne sont pas en dotation). Utiliser au moins quatre trous disponibles pour garantir une fixation solide.

Fig. 9



INSTALLATION

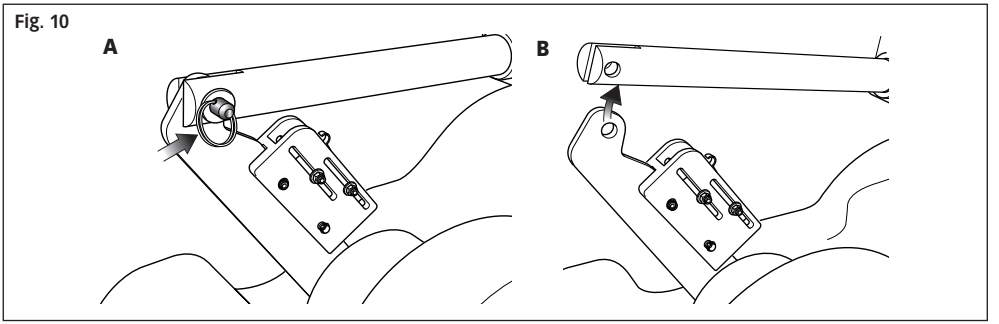
Contrôle et réglage mécanique du système

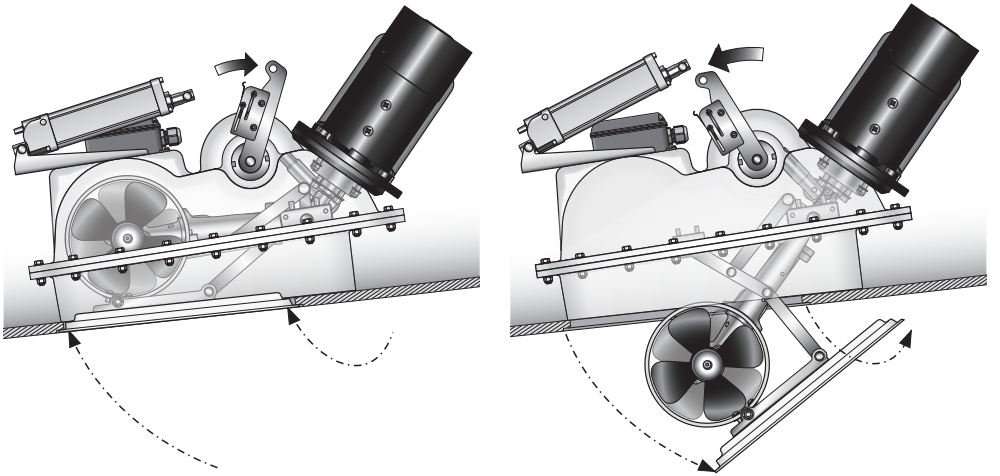
Respecter la séquence ci-après pour contrôler l'ouverture de la porte:

- Le propulseur BTR ne doit pas être alimenté.
- Dégager la bague et retirer le pivot (fig. **10** / part. **A**), décrocher l'actionneur du levier (part. **B**), le système doit pouvoir s'ouvrir et se fermer sans empêchements mécaniques..

ATTENTION: lorsque l'actionneur est décroché manuellement, l'hélice ressort complètement à cause de son poids, faire donc très attention que personne ne se trouve dans son rayon d'action.

Fig. 10





- Contrôler si le système peut se fermer et se rouvrir sans empêchements mécaniques.

Procédure de réglage

ATTENTION: la procédure suivante doit être effectuée par un personnel qualifié.

ATTENTION: présence de parties mécaniques en mouvement. Faire très attention lorsque vous opérez sur le propulseur BTQR s'il est alimenté.

- Vérifier que tous les branchements électriques aient été effectués correctement.
- Enlever le couvercle du boîtier de la carte RTC R1 (fig. **11**).

Pour le réglage des fins de course il est nécessaire d'entrer en mode manuel.

1) En gardant les deux boutons qui se trouvent sur la carte (fig. **12** / part. **A**) enfoncés, alimenter la carte électronique RTC R1 jusqu'à ce que la LED POWER (verte) clignote rapidement (fig. **12** / part. **B**).
   Après quoi relâcher les deux bouton.

2) A ce stade, il est possible de commander l'actionneur électriquement à l'aide des boutons UP et DOWN.

3) Appuyer sur le bouton DOWN jusqu'à obtenir une course permettant d'accrocher l'actionneur au levier (voir paragraphe "Contrôle et réglage mécanique du système" fig.**10** A).

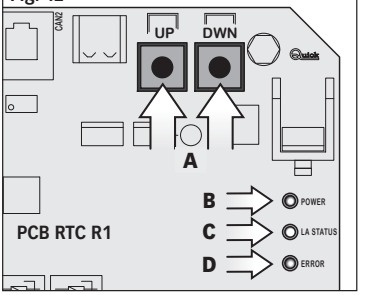
4) En appuyant sur le bouton DOWN, l'hélice s'ouvre jusqu'à l'activation de la butée et la LED STATUS deviendra verte.
   Si la structure de l'hélice rentre en conflit mécanique avant l'intervention de la butée d'ouverture (fig.13 A), il est nécessaire de la régler (voir paragraphe « Réglage actionneur ») afin qu'il s'arrête un peu avant (fig. 13 B).

5) En appuyant sur le bouton UP, on effectue le levage de l'hélice jusqu'à la fermeture correcte de la porte.

Fig. 11

RTC R1

Fig. 12



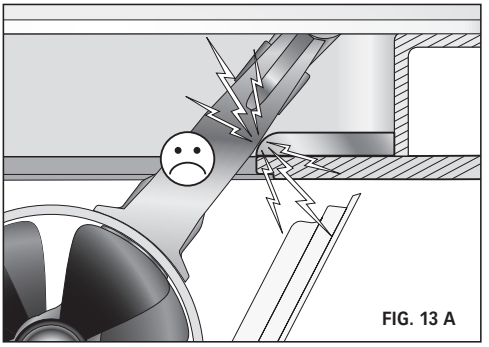


FIG. 13 A

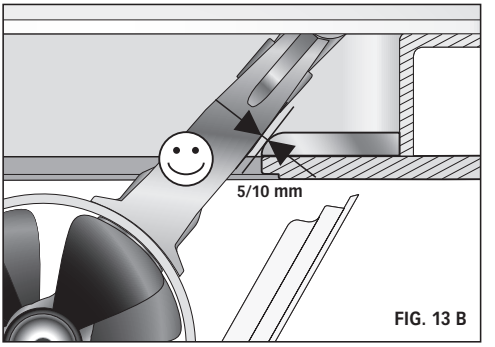
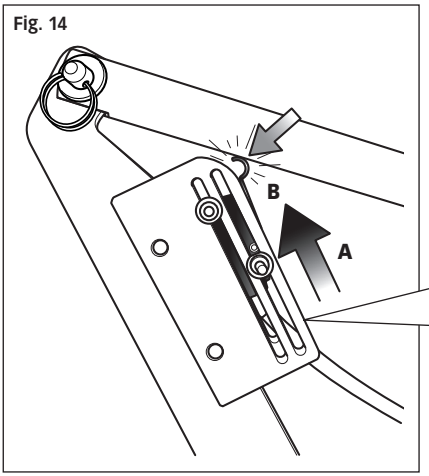


FIG. 13 B

6) Régler le fin de course en le soulevant vers le haut (fig. **14** / part. **A**) de manière à ce que le levier (part. **B**) entre en contact avec le cylindre de l'actionneur jusqu'à ce que la LED STATUS devienne rouge.

7) Fixer l'interrupteur de fin de course dans cette position en intervenant sur les vis de serrage (fig. **15** / part. **C**).

Fig. 14



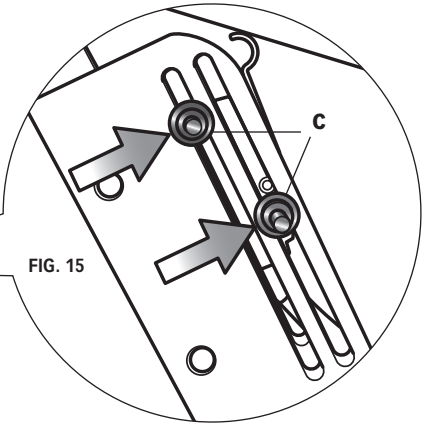


FIG. 15

8) Interrompre l'alimentation du propulseur BTR pendant cinq secondes au moins (fig. **16**).

9) Alimenter le propulseur BTR.

10) Activer une commande TCD raccordée au propulseur BTR (fig. 12) pour ouvrir le propulseur et le rendre opérationnel (fig. **17**).

11) Désactiver la commande TCD précédemment activée (pour fermer le propulseur.

12) Contrôler si la fermeture du propulseur a été effectuée correctement et dans la bonne position en vérifiant si la LED LA STATUS est bien rouge (fig. **12** / part. **C**).

13) Contrôler si la protection d'absorption élevée n'est pas intervenue (la LED ERROR doit être éteinte - fig. **12** / Part. **D**).

Si le portillon de fermeture du propulseur BTR doit rester légèrement ouvert, déplacer l'interrupteur de fin de course de fermeture vers le haut. Après avoir effectué ce réglage, répéter les points 8, 9, 10, 11, 12, 13 de la procédure.

FIG. 16

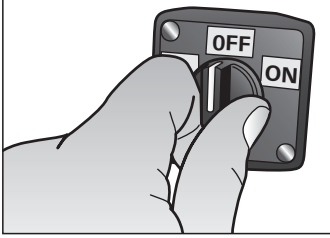
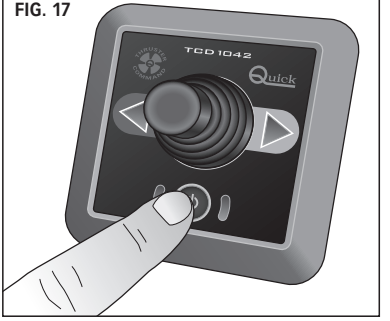


FIG. 17



Réglage de l'actionneur

Ouverture du panneau latéral de l'actionneur

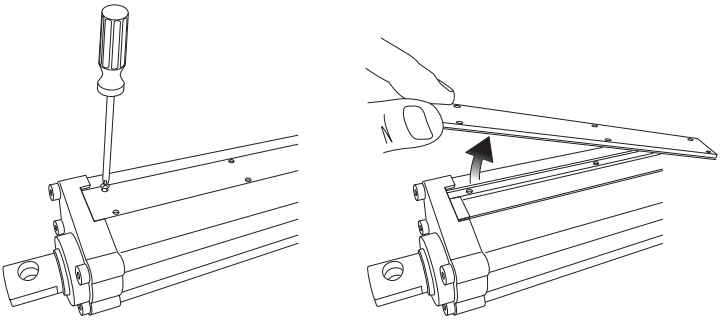
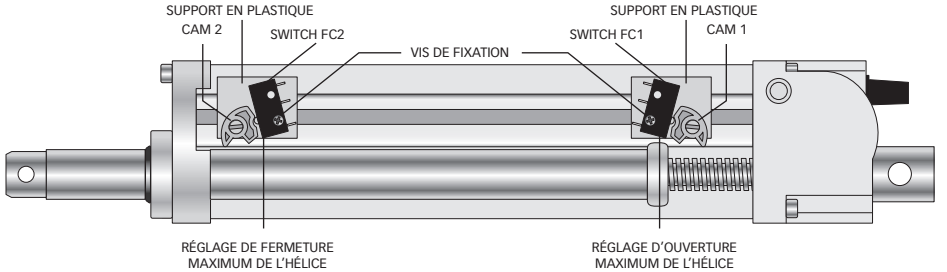


Fig. 18

Intérieur de l'actionneur



- En réglant la butée extérieure (fig. 14), il n'est pas nécessaire d'intervenir sur le Switch FC2.
- Pour le réglage des butées FC1 et FC2, dévisser légèrement la vis de fixation et la déplacer vers la droite ou vers la gauche en fonction de l'exigence, puis revisser la vis (fig. **18**).

SCHÉMA DE CABLAGE

SYSTEME DE BASE BTR185

Exemple de raccordement

ACCESSOIRES QUICK® POUR ACTIONNER LE PROPULSEUR RETRACTABLE

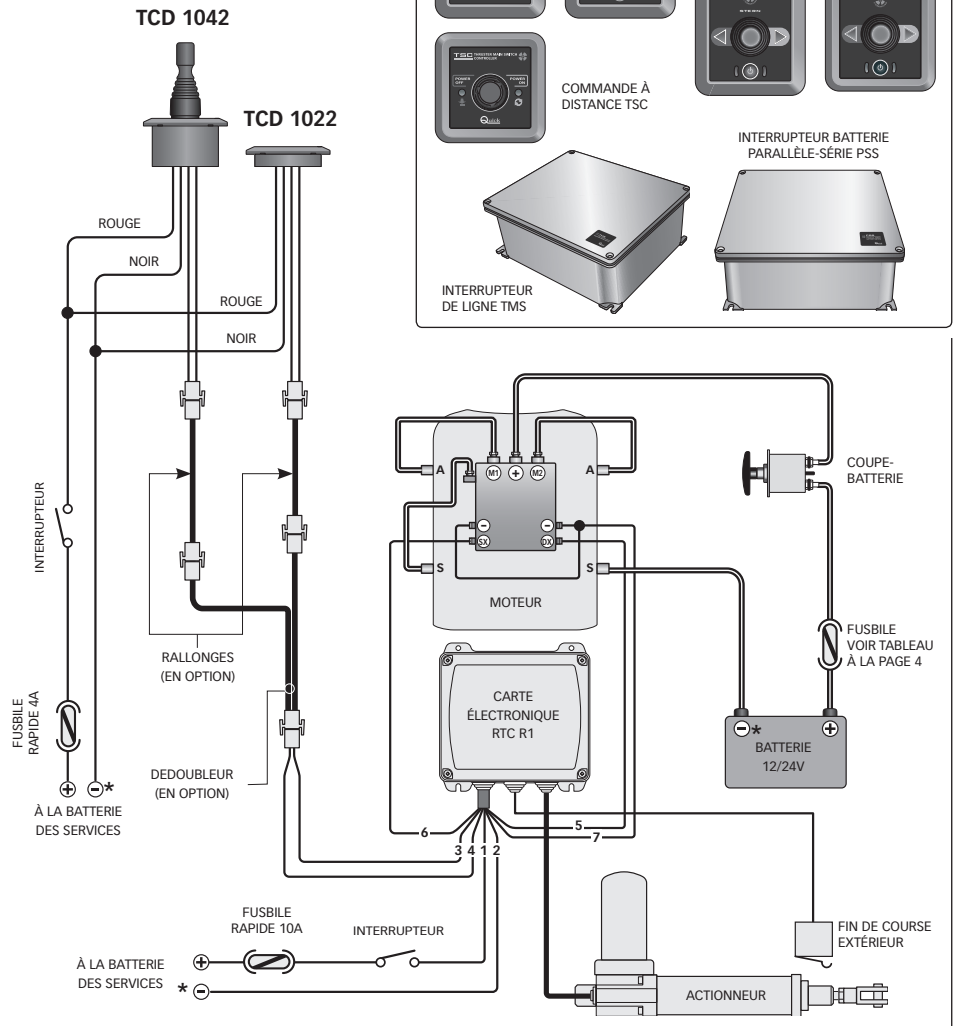
PANNEAUX DE COMMANDE

TCD 1022 | TCD 1042 | TCD 1044 | TCD 1062

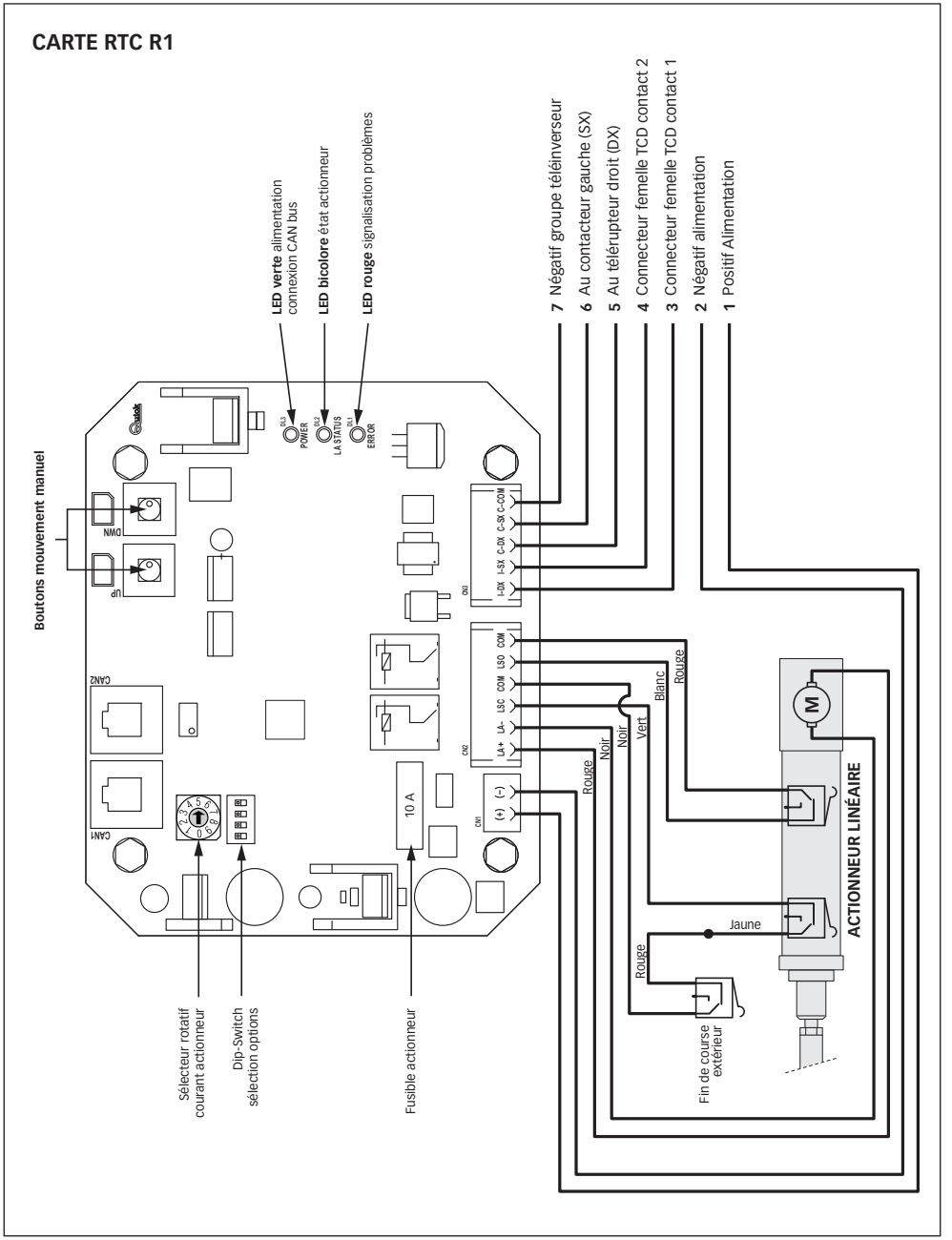
COMMANDE À DISTANCE TSC

INTERRUPTEUR BATTERIE PARALLÈLE-SÉRIE PSS

INTERRUPTEUR DE LIGNE TMS

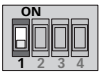
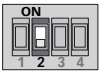
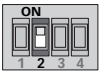
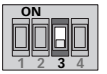
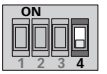


* NEGATIF DES GROUPES BATTERIE EN COMMUN.


CARTE RTC R1
LED verte alimentation connexion CAN bus
LED bicolore état actionneur
LED rouge signalisation problèmes
7 Négatif groupe téléinverseur
6 Au contacteur gauche (SX)
5 Au télérupteur droit (DX)
4 Connecteur femelle TCD contact 2
3 Connecteur femelle TCD contact 1
2 Négatif alimentation
1 Positif Alimentation
Boutons mouvement manuel
DWN
UP
CAN2
CAN1
POWER
STATUS
ERROR
10 A
I-DX I-SX C-DX C-SX C-COM
LA+ LA- LSC LSO COM
(+) (-)
M
Rouge
Noir
Vert
Blanc
Jaune
ACTIONNEUR LINÉAIRE
Fin de course extérieur
Sélecteur rotatif courant actionneur
Dip-Switch sélection options
Fusible actionneur

FONCTIONNEMENT

Dip-Switch sélection options

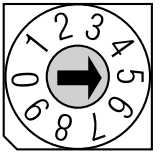
SWITCH	FONCTION	DESCRIPTION
1	Réservée (maintenir sur off)	
2	Indique à la station de commande CAN que le propulseur est celui de proue (OFF)	
	Indique à la station de commande CAN que le propulseur est celui de poupe (ON)	
3	Réservée (maintenir sur off)	
4	Réservée (maintenir sur off)	

PROGRAMMATION D'USINE: 1 = OFF , 2 = OFF , 3 = OFF , 4 = OFF

Sélecteur rotatif courant actionneur

Les dix pas pouvant être sélectionnés (de 0 à 9) permettent de configurer un pourcentage (voir tableau) par rapport au courant/charge maximum pour l'actionneur en exercice.

POSITION SÉLECTEUR ROTATIF	% COURANT/CHARGE MAXIMUM
0	28%
1	36%
2	44%
3	52%
4	60%
5	68%
6	76%
7	84%
8	92%
9	100%



Si un réglage différent de celui d'usine est demandé effectuer les opérations suivantes:

1) Avec la carte non alimentée placer la flèche du sélecteur rotatif sur la position souhaitée.
2) En alimentant la carte, le pourcentage correspondant à la position sélectionnée se réglera automatiquement.

Si la limite de courant/charge maximum est trop basse par rapport aux exigences d'utilisation, il se peut que les protections se déclenchent contre l'absorption élevée de l'actionneur en fermeture et ouverture de la rétractable avec un clignotement d'erreur 1 et 7.

SIGNALISATIONS

Ci-après on reporte la signification des signaux lumineux fournis par la carte RTC R1 (voir carte à la p.13).

LED POWER (vert)

ÉTAT LED	DESCRIPTION
ÉTEINT	Carte non alimentée
CLIGNOTEMENT BREF	Carte alimentée mais commande non activée
CLIGNOTEMENT RAPIDE	Carte alimentée et mode mouvement actionneur manuel activé
ALLUMÉ AVEC COURTE EXTINCTION	Carte alimentée mais commande non activée et lien actif avec la station de commande CAN
ALLUMÉ	Carte alimentée et commande activée (TCD ou station CAN).

LED LA STATUS (bicolore)

COULEUR LED	ÉTAT LED	DESCRIPTION
-	**ÉTEINT**	Avec la carte alimentée, mode mouvement actionneur manuel actif et anomalie fin de course présente
ROUGE	**ALLUMÉ**	Rétractable fermée (fin de course LCS active)
VERT	**ALLUMÉ**	Rétractable ouverte (fin de course LSO active)
ORANGE	**ALLUMÉ**	Rétractable ni ouverte ni fermée (fin de course LSC et LSO non actifs)
ORANGE	**CLIGNOTANT**	Rétractable ni ouverte ni fermée (fin de course LSC et LSO non actifs) et actionneur linéaire en mouvement.

FR SIGNALISATIONS

LED ERROR (rouge)

NOMBRE DE CLIGNOTEMENTS	DESCRIPTION
AUCUN	**Présence d'aucune anomalie.**
1	**Absorption élevée actionneur en montée (ouverture rétractable).** La signalisation se fait après que le système ait effectué trois tentatives de remontée, en présence d'un frottement mécanique supérieur au seuil configuré. Le problème peut être dû à un corps étranger qui est entré dans le mécanisme, lorsque le bateau naviguait à grande vitesse ou bien à cause de problèmes mécaniques de la rétractable et de la porte correspondante.
2	**Fusible ouvert.** Il s'est produit une absorption de courant supérieure à 10A. Le problème peut se présenter en présence d'un court-circuit ou de surcharge sur la ligne électrique de l'actionneur. Contrôler le câblage des lignes électriques de la carte à l'actionneur ou l'absorption de l'actionneur.
3	**Condition anormale du fin de course.** Le problème est signalé au cas où la carte détecterait une anomalie sur les fins de course (tous les deux actifs). Contrôler le câblage de la ligne électrique de la carte aux fins de course et leur fonctionnement.
4	**Interruption ligne commande actionneur.** Le problème est signalé au cas où la carte détecterait une interruption de la ligne électrique de commande de l'actionneur. Contrôler le câblage des lignes électriques de la carte à l'actionneur.
5	**Intervention timeout manutention de l'actionneur.** Le problème est signalé au cas où la manutention ordonnée par l'actionneur n'a pas été effectuée dans un délai de 15 secondes.
6	**Configuration des dip-switch erronée.** Le problème est signalé au cas où les positions du dip-switch n'ont pas été réglées correctement.
7	**Absorption élevée actionneur en descente (ouverture rétractable).** La signalisation se fait après que le système ait effectué trois tentatives de descente, en présence d'un frottement mécanique supérieur au seuil programmé. Le problème peut être dû à un corps étranger qui est entré dans le mécanisme, lorsque le bateau naviguait à grande vitesse ou bien à cause de problèmes mécaniques de la rétractable et de la porte correspondante.
8	**Absorption élevée sortie commande téléinverseur moteur.** Le problème est signalé au cas où la carte détecterait un court-circuit ou une surcharge sur la ligne électrique de commande du propulseur. Contrôler le câblage des lignes électriques de la carte au propulseur et l'absorption du groupe téléinverseur moteur installé sur le propulseur.
9	**Interruption connexion sortie commande téléinverseur moteur.** Le problème est signalé au cas où la carte détecterait une interruption de la ligne électrique de commande à l'actionneur. Contrôler le câblage des lignes électriques de la carte au groupe téléinverseur moteur installé sur le propulseur.

Au terme de la séquence cyclique de clignotement la LED ERROR reste éteinte pendant un court moment.

AVVERTISSEMENTS IMPORTANTS

ATTENTION: s'assurer, avant de faire démarrer l'hélice rétractable, qu'il n'y a pas de baigneurs ni d'objets qui flottent au voisinage.

ATTENTION: pour ne pas abîmer le système, nous vous recommandons de ne pas naviguer avec l'hélice rétractable ouverte; d'effectuer l'ouverture et la fermeture de l'hélice avec une vitesse maximum de 4 noeuds, en fonction des courants et à une vitesse maximum de 2 noeuds, toujours en fonction des courants, si on procède en marche arrière.

ATTENTION: afin d'éviter tout endommagement au système, ne pas activer le propulseur à une vitesse supérieure à quatre nœuds.

La fermeture de l'hélice est à effectuer avec une vitesse maximale de 2 nœuds, en fonction des courants.

FONCTIONNEMENT / UTILISATION DE LE PROPULSEUR RETRACTABLE

Pour utiliser correctement la rétractable se reporter au manuel de commande TCD

Démarrage
À l'allumage la carte RTC R1 contrôler dans quelle position se trouve la rétractable (soulevée, baissée ou en position intermédiaire). Si elle est soulevée, le système ne produit aucune action. Si elle est baissée ou en position intermédiaire, il commandera la remontée de la rétractable.

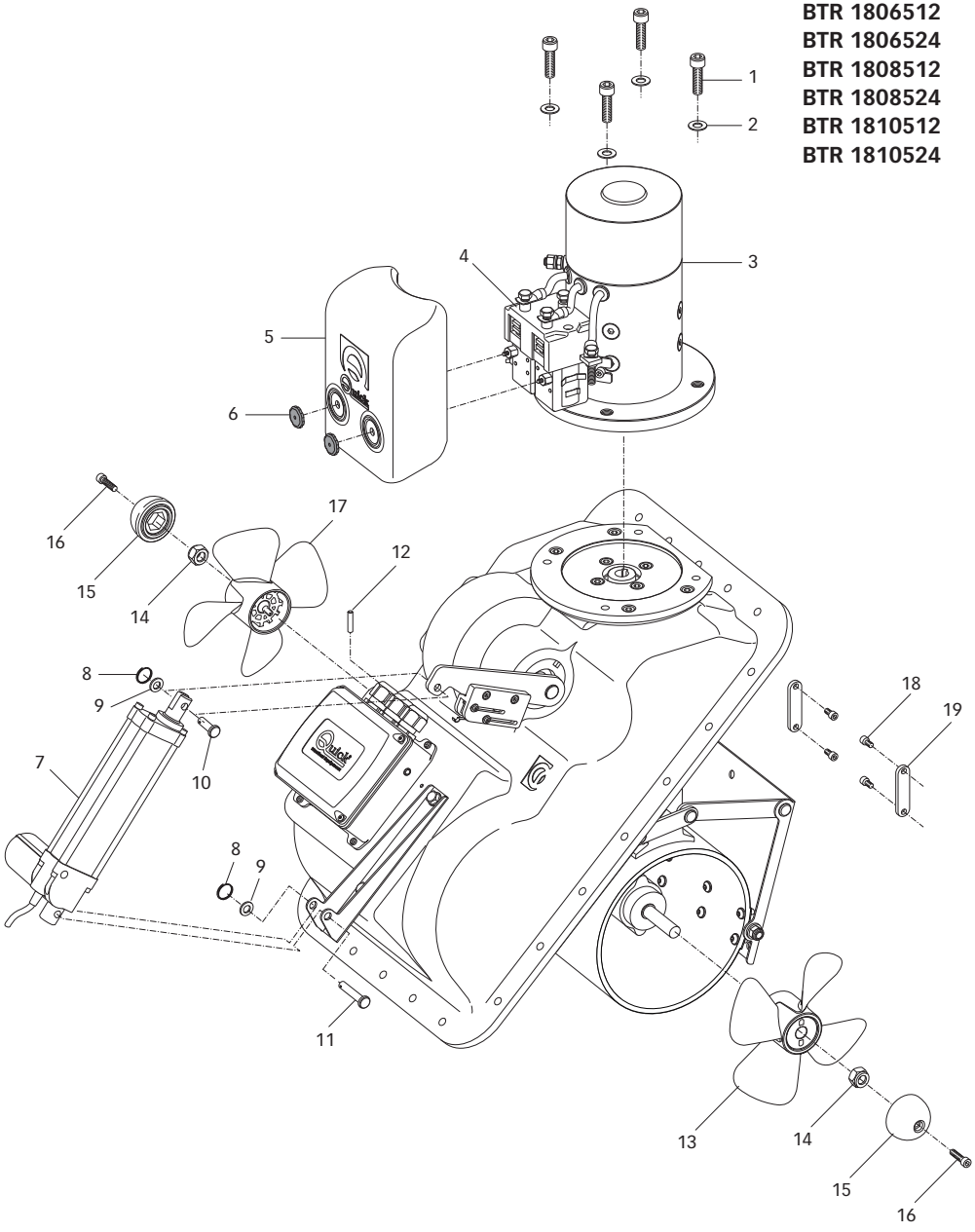
Commande habilitation par TCD (descente propulseur rétractable)
Quand la carte RTC R1 reçoit l'activation d'une commande TCD, la procédure de descente de la rétractable commence.
Tant que cette procédure n'a pas été complétée les commandes droite/gauche du TCD sont inhibées.
Pendant la phase de descente la carte RTC R1 mesure le courant absorbé par l'actionneur linéaire.
Si à cause d'un frottement mécanique il existe une absorption élevée de l'actionneur linéaire, la descente s'inverse pendant un court moment pour reprendre ensuite.
Après 3 tentatives, la carte RTC R1 signale le problème.

Commande désactivation par TCD (Descente propulseur rétractable)
Quand la carte RTC R1 reçoit la désactivation d'une commande TCD, la procédure de remontée de la rétractable commence.
Durant la remontée les commandes droite/gauche venant du TCD sont inhibées.
Pendant la phase de montée la carte RTC R1 mesure le courant absorbé par l'actionneur linéaire.
Si à cause d'un frottement mécanique il y a une absorption élevée de l'actionneur linéaire, la montée s'inverse pendant un court moment pour reprendre ensuite.
Après 3 tentatives, la carte RTC R1 signale le problème.

Montée automatique en cas de time out TCD
Avec le propulseur abaissée, après 6 minutes qui suivent la dernière commande droite ou gauche du TCD, le propulseur rétractable effectue la procédure de montée.

Relèvement d'erreurs par le TCD
Si le TCD envoie sur le réseau un signal d'erreur (commande prolongée, interruption de la ligne, court-circuit en sortie droite ou gauche), le propulseur rétractable effectue la procédure de montée.

BTR 1806512
BTR 1806524
BTR 1808512
BTR 1808524
BTR 1810512
BTR 1810524



POS.	DENOMINATION	CODE
1	Vis d'assemblage moteur	MBV1025MXCEO
2	Rondelle de fixation moteur	MBR10X000000
3A	Moteur 3KW 12V	EMFEL3012000
3B	Moteur 3KW 24V	EMFEL3024000
3C	Moteur 4KW 12V	EMFEL4012000
3D	Moteur 4KW 24V	EMFEL4024000
3E	Moteur 6KW 12V	EMFEL6012000
3F	Moteur 6KW 24V	EMFEL6024000
4A	Boîtier relais inverseur 150A 12V	ERBTQ1215000
4B	Boîtier relais inverseur 150A 24V	ERBTQ2415000
4C	Boîtier relais inverseur 350A 12V	ERBTQ1235000
4D	Boîtier relais inverseur 350A 24V	ERBTQ2435000
5A	Carter boîtier relais inverseur	PCCCBTQA0000
5B	Carter boîtier relais inverseur	PCCCBTQB0000
6	Assemblage carter boîtier relais inverseur	PBD04STPN000
7A	Actionneur linéaire 12V	EAL140M03012
7B	Actionneur linéaire 24V	EAL140M03024
8	Bague élastique	MBA20MZ00000
9	Rondelle Ø8	MBR08X000000
10	Pivot	MEP8275TP14X
11	Pivot	MEP8385TP14X
12	Cheville d'entraînement hélice	MBSC05025A00
13	Hélice RH	PVEL18500000
14	Écrou auto-maintenu	MBD12MXET000
15	Embout anodique	MMANBTQ18500
16	Vis de fixation embout anodique	MBV0625MXCE0
17	Hélice LH	PVEL185L0000
18	Vis M5*10 inox	MBV0510MXCE0
19	Anode pour hélice BTR	MANBTQR6015

ATTENTION: vérifier l'absence d'alimentation du moteur électrique quand on procède aux opérations de maintenance.

Les propulseurs Quick® sont fabriqués en matériaux résistant au milieu marin: il est indispensable, dans tous les cas, de retirer périodiquement les dépôts de sel qui se forment sur les surfaces extérieures pour éviter la corrosion et l'inefficacité du système.

Démonter une fois par an, en procédant comme suit:

- Laisser les hélices (13 et 17) et le pied du réducteur propres.
- Laquer les hélices et le pied du réducteur avec de la peinture anti-végétation avant chaque saison.

ATTENTION: ne pas peindre les anodes en zinc (15 et 19), les scellages et les arbres des hélices. Veiller à ne pas faire pénétrer la peinture dans les "pistes" du pied du réducteur dans lesquelles le moyeu de l'hélice se meut.

- Contrôler fréquemment les anodes en zinc (15 et 19).
- Remplacer l'anode en zinc avant chaque saison ou lorsque plus de la moitié est usée.
- S'assurer, après chaque maintenance, que toutes les vis sont bien serrées.
- Après chaque entretien, s'assurer que les hélices (13 et 17) soient bien fixées et que les vis (1) qui fixent le moteur électrique (3) soient bien serrées.
- Vérifier que tous les branchements électriques sont propres et fixés solidement.
- Vérifier que les batteries sont en bon état.

DE EIGENSCHAFTEN UND INSTALLATION

VOR BENUTZUNG DES STRAHLRUDERS IST DIESE GEBRAUCHSANWEISUNG AUFMERKSAM DURCHLESEN. BEI RÜCKFRAGEN WENDEN SIE SICH AN DEN QUICK® HÄNDLE.

ACHTUNG: Die Quick® Strahlruder wurden für die Nutzung auf See entwickelt und hergestellt.
⚠ Diese Geräte dürfen nicht für andere Zwecke verwendet werden.
⚠ Quick® übernimmt keine Haftung bei direkten oder indirekten Schäden, die durch die unangemessene Nutzung der Installation und des Geräts verursacht wurden.
⚠ Das Strahlruder ist nicht darauf ausgelegt, Belastungen unter besonderen Wetterbedingungen (Sturm) standzuhalten.
⚠ Es wird empfohlen, die Vorbereitung und die Positionierung des Gegenflansches auf dem Schiffsrumpf von Fachpersonal durchführen zu lassen.
Es handelt sich um allgemeine Anleitungen, die in keiner Weise die detaillierte Vorbereitung des Tunnels erläutern.
Diese ist Aufgabe der Werft. Für Probleme, die durch eine fehlerhafte Installation des Tunnels verursacht wurden, haftet der Installateur. ⚠ Den Elektromotor nicht in der Nähe leicht entzündlicher Gegenstände einbauen.

DIE PACKUNG ENTHÄLT: Einfahrbare Strahlruder - O-Ring - Schrauben (für den Zusammenbau) - Betriebsanleitung - Garantiebedingungen.

NOTWENDIGE WERKZEUGE FÜR DIE INSTALLATION: Ringschlüssel : 13 mm

EMPFOHLENE QUICK®-ZUBEHÖRTEILE: TCD 1022 - TCD 1042 - TCD1044 - TCD1062 - TMS - TSC - PSS

Quick® behält sich das Recht auf Änderungen der technischen Eigenschaften des Geräts und des Inhalts dieses Handbuchs ohne Vorankündigung vor. Bei Fehlern oder eventuellen Unstimmigkeiten zwischen der Übersetzung und dem Ausgangstext ist der Ausgangstext in Italienisch oder Englisch maßgeblich.

MODELLE	BTR1806512	BTR1806524	BTR1808512	BTR1808524	BTR1810512	BTR1810524
N° Bootsschrauben	2 gegenseitig					
Tunnel Ø	185 mm (7" 18/64)					
Motorleistung	3,3 KW		4,3 KW		6,3 KW	
Spannung	12 V	24 V	12 V	24 V	12 V	24 V
Kabelquerschnitt	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	50mm² (AWG 1)	2 x 70mm² (2 x AWG 2/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	2 x 95mm² (2 x AWG 3/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)
Sicherung	355A	200A	500A	355A	2 x 325 A	400A
Schub	65 kgf (143,3 lb)		85 kgf (187,4 lb)		105 kgf (231,5 lb)	
Gewicht	47 kg (103,4 lb)	47,3 kg (104,3 lb)	47,5 kg (104,5 lb)	50,5 kg (111,1 lb)	57,0 kg (125,4 lb)	54,5 kg (120,0 lb)

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE INSTALLATION

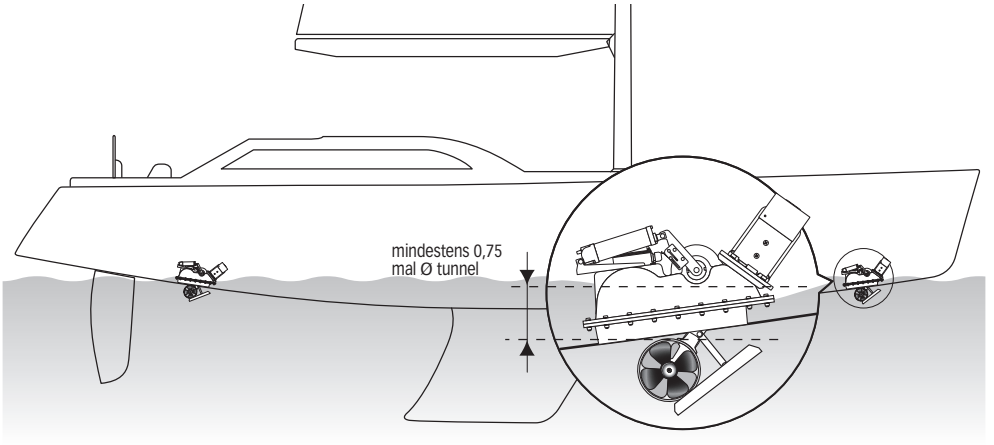
Wie bereits erwähnt, muss die einfahrbare Antriebseinheit korrekt installiert werden, auch wenn alle Komponenten und beweglichen mechanischen Organe von höchster Qualität sind, weil sie unverzichtbar für eine sichere und wirksame Verwendung des Boots sowie der Antriebseinheit selbst ist.
Es wird darauf hingewiesen, dass die Installation dieser Einheit Erfahrung und technisches Fachwissen voraussetzt. Die Installation sollte von Fachpersonal ausgeführt werden und es sollte der Hersteller bzw. Schiffbauer herangezogen werden, um die Arbeiten gänzlich bewerten zu lassen.

Das einfahrbare Bugstrahlruder Quick® hat zwei getrennte Bewegungen.
Die Hauptbewegung in Bezug auf den Antriebsteil ist eine schwingende Bewegung. Die Scharniere, an denen die Bewegung stattfindet, wurden so konzipiert, um das Ganze resistenter zu machen und befinden sich an der flachen Anflanschebene, die den vormontierten Teil fest mit dem Schiffsboden verbindet.
Die Sekundärbewegung bezieht sich auf die Schließbewegung des Borddurchlasses, von dem der Tunnel ausgeht. Diese Bewegung ist eine Parallelogrammbewegung und ihre Spannweite ist kein einfacher Umlauf um die Hauptachse, sondern eine Bewegung zum störungsfreien Ausstoßen der Schließplatte aus der im Schiffsrumpf ausgeführten Öffnung.
Elektromotor, Untersetzungsgetriebe, Hebelsysteme und alle weiteren Komponenten, die von Quick® geliefert werden, sind an einer Konstruktion aus GFK vormontiert und benötigen keine Einstellungen, Anpassungen oder Versiegelungen, es sei denn, dies ist ausdrücklich im Handbuch angegeben.
Das einfahrbare Bugstrahlruder Quick® wird getrennt vom Gegenflansch verkauft, der für verschiedene Rumpftypen aus verschiedenen Materialien erhältlich ist. Bei Quick® sind Halterungen aus rostfreiem Stahl, Aluminiumlegierungen oder GFK erhältlich, die wichtig für eine schnelle, solide und präzise Installation sind.
Bei Schiffsböden aus Glasfaserkunststoff muss die Halterung gemäß den Normen in Bezug auf Verbindungen in den Rumpf laminiert werden. Die Antriebseinheit verteilt mechanische Beanspruchungen über den Gegenflansch auf den Rumpf. Die Kraft der Verbindung wird durch fachgerecht ausgeführte, sich überlagernde Beschichtungen bestimmt.

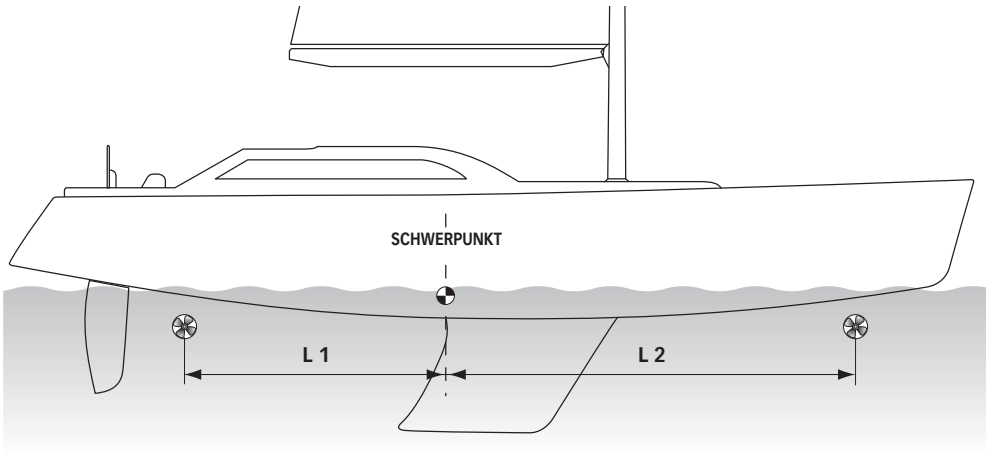
Bei Schiffsböden aus Aluminiumlegierung sowie bei Schiffsböden aus rostfreiem Stahl muss die Halterung am Rumpf verschweißt werden. Bei einer guten Umsetzung kann die Installation einer Kastenkonstruktion, wie die der Halterung, dem Rumpf eine größere Robustheit verleihen. Den Hersteller, Schiffbauer und/oder spezialisierte Firmen heranziehen, um zusätzliche Arbeiten, wie Balken und Rippen, in der Nähe der einfahrbaren Antriebseinheit zu bewerten.

INSTALLATION

Positionierung



• Um die Kavitation in der Bootsschraube zu vermeiden, muss der Tunnel so tief wie möglich angebracht werden.



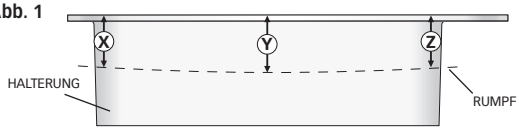
• Je größer die Längen L1 und L2 sind, desto größer ist der Druck, der um den Schwerpunkt erzeugt wird.

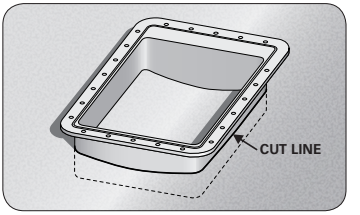
Einbau des Gegenflansches

Direkt auf den inneren Teil des Rumpfes zugreifen, auf den Bereich, in dem der Anrieb installiert wird.

Die Position des Antriebs muss ein müheloses Arbeiten bei der Installation ermöglichen.

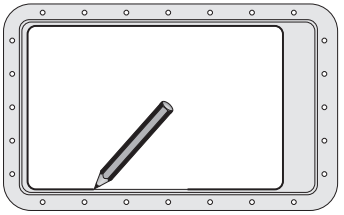
Abb. 1





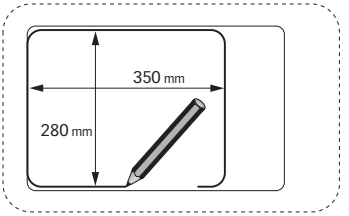
- Die langen Seiten des Gegenflansches in einem Abstand: X = Z = 110 mm abzüglich der Stärke vom Rumpf (Abb. **1**) abschneiden. Y = an die Biegung vom Rumpf anpassen.
- Die kurzen Seiten des Gegenflansches an der Position, an der er angebracht werden soll, entsprechend dem Verlauf des Schiffsrumpfes schablonieren.
- Den entsprechend zugeschnittenen Gegenflansch auflegen und prüfen, ob die vier Seiten am Schiffsrumpf anliegen; wenn nicht, anpassen, bis er an der Position, an der er befestigt werden soll, auf dem Schiffsrumpf anliegt.

Abb. 2



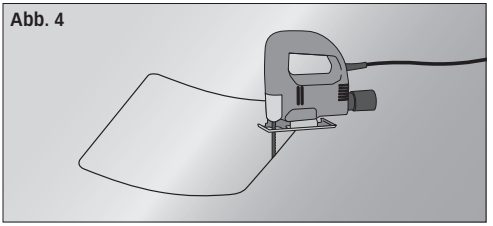
- Mit einem Stift den inneren Umfang des Gegenflansches aufzeichnen (Abb. **2**).

Abb. 3



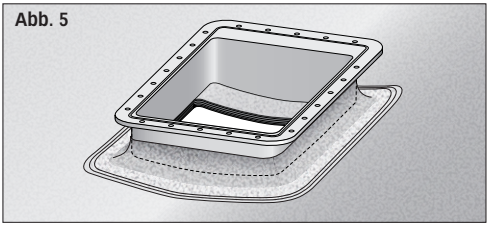
- Den Gengenflansch entfernen und den Bereich, der ausgeschnitten werden soll, wie in Abb. **3** gezeigt anzeichnen.

Abb. 4



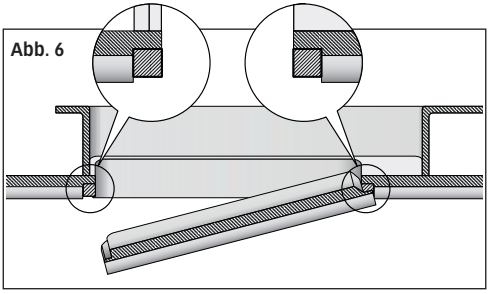
- Die Öffnung des Schiffsrumpfes ausführen, dazu den zuvor aufgezeichneten Bereich ausschneiden (Abb. **4**).

Abb. 5



- Den Gegenflansch mit der vorbestimmten Position abgleichen und ihn harzen oder im Fall von Aluminium oder Stahl gemäß den für die Bauart des Bootbodens als geeignet angegebenen Techniken schweißen (Abb. **5**).

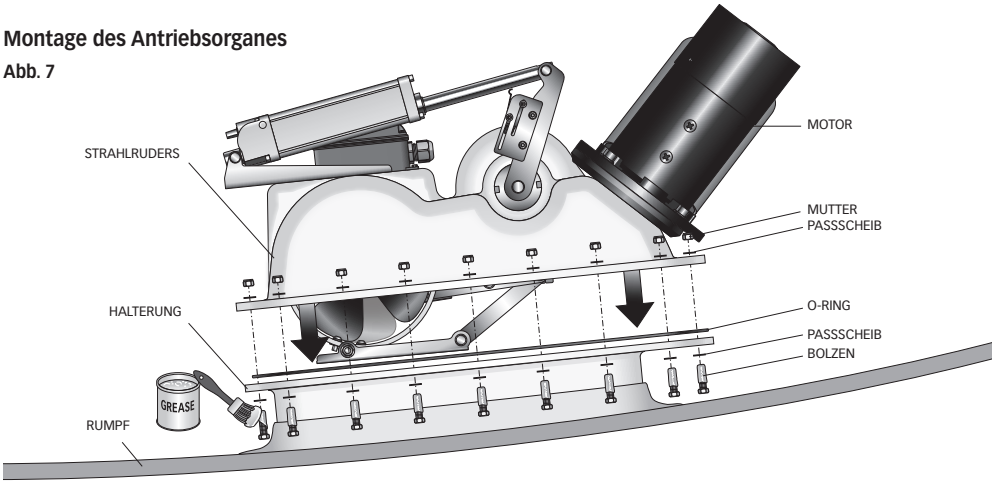
Abb. 6



- Auf dem gesamten Umfang der Öffnung des Schiffsrumpfes einen stabilen Anschlag für das Schließen der Luke anbringen (Abb. **6**).

Montage des Antriebsorganes

Abb. 7



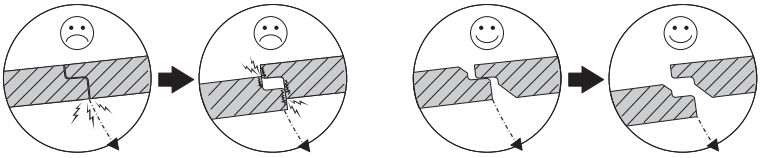
- Das Antriebsorgan, nun fest mit dem Schiffsrumpf verbunden, mit dem mitgelieferten Edelstahlschraubenmaterial auf der Halterung montieren (Bootsfett auf das Gewinde der Bolzen streichen), wobei die korrekte Positionierung des O-Rings in der Halterung zu überprüfen ist (Abb **7**).

⚠ **ACHTUNG:** Etwa eine Woche nach der Installation muss der korrekte Anzug der Schrauben geprüft werden, um ein eventuelles Nachgeben der O-Ring-Dichtung auszugleichen.

Ausführung und Montage der Luke

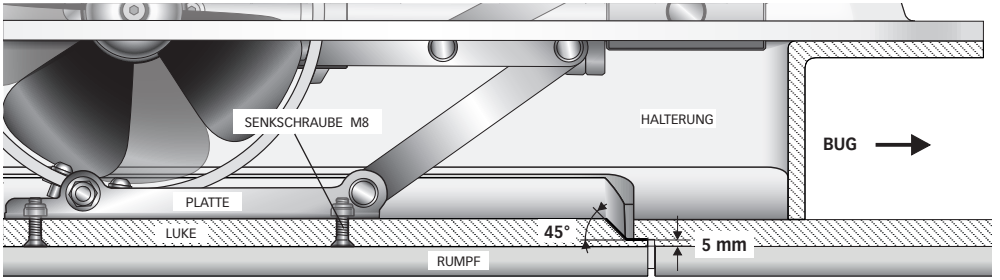
⚠ **ACHTUNG:** Insbesondere darauf achten, dass sich Deckel und Rumpföffnung nicht berühren. Zu genaue Berührungen könnten das komplette Bewegungssystem beschädigen.

Abb. 8



- Bei der Ausführung der Verschlussluke ist auf allen Seiten ein Spiel zwischen 3 und 5 mm aufrecht zu erhalten (Abb. **8**), wobei besonders auf die Scharnierseite zu achten ist und die Innenwände in einer Neigung von 45° anzufertigen sind, so dass sie nicht mit dem geöffneten Schiffsrumpf interferieren (Abb. **9**).
- Die Luke mit den Senkschrauben M8 aus Edelstahl mit selbstblockierenden Muttern (nicht mitgeliefert) an der Platte befestigen (Abb. **9**). Mindestens 4 der vorhandenen Bohrungen verwenden, um eine stabile Befestigung der Luke zu gewährleisten.

Abb. 9



INSTALLATION

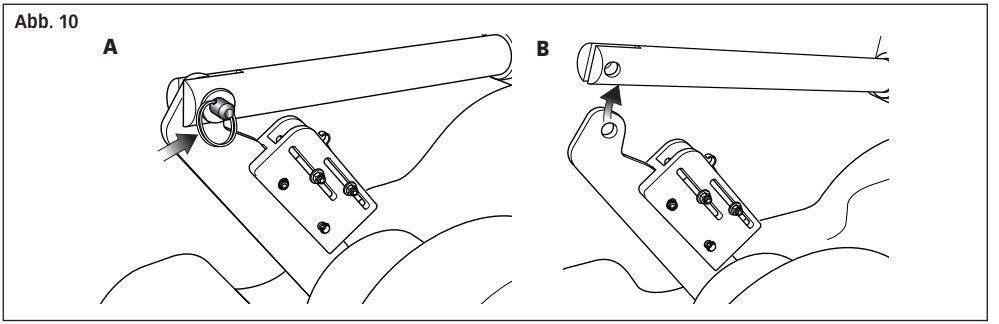
Überprüfung und mechanische Einstellung des Systems

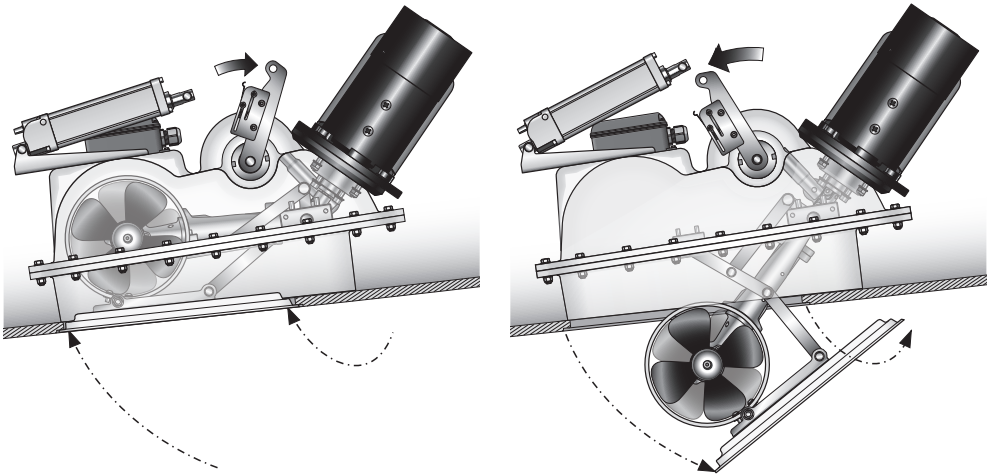
Beachten Sie die hier vorgegebene Reihenfolge, um zu prüfen, dass die Klappe offen ist:

- Der BTR-Bugstrahler darf nicht an das Stromnetz angeschlossen sein.
- Nehmen Sie den Ring heraus und entfernen Sie den Bolzen (Abb. **10** / Det. **A**), den Stellantrieb vom Hebel abkuppeln (Det. **B**), überprüfen, ob sich das System frei und ohne mechanische Behinderungen öffnen und schließen kann..

ACHTUNG: Wird der Stellantrieb manuell abgekuppelt, tritt die Schiffschraube mit ihrem Gewicht vollkommen heraus, es ist sicherzustellen, dass sich niemand in ihrem Aktionsradius befindet.

Abb. 10





- Überprüfen, ob sich das System ohne mechanische Hindernisse frei öffnen und schließen kann.

Einstellungsverfahren

ACHTUNG: Dieser Vorgang muss von Fachpersonal durchgeführt werden.

ACHTUNG: Es sind bewegliche mechanische Teile vorhanden. Seien Sie beim Arbeiten am BTR-Bugstrahler besonders vorsichtig, wenn dieser an das Stromnetz angeschlossen ist.

- Vergewissern Sie sich, dass sämtliche Elektroanschlüsse korrekt ausgeführt sind.
- Die Abdeckung vom Behälter der Platine RTC R1 abnehmen (Abb. **11**).

Um die Endschalter einzustellen, muss der manuelle Modus aufgerufen werden.

1) Halten Sie beide Tasten der Platine gedrückt (Abb. **12** / Det. **A**) und speisen Sie die RTC R1 Steuerplatine bis die LED POWER (Grün) schnell blinkt (Abb. **12** / Det. **B**).
   Lassen Sie danach beide Tasten wieder los.

2) An dieser Stelle kann der Stellantrieb mit den Druckknöpfen UP und DOWN elektrisch gesteuert werden.

3) Den Druckknopf DOWN bis zu einem Hub drücken, der es gestattet, den Stellantrieb wieder am Hebel anzukuppeln (siehe Abschnitt Überprüfung und mechanische Einstellung des Systems Abb. **10** A).

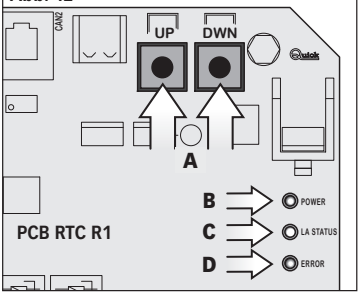
4) Durch Drücken des Druckknopfs DOWN öffnet sich die Schiffschraube bis zur Aktivierung des Endschalters und das LED STATUS wird grün.
Wenn die Halterung der Schiffschraube mit der Struktur kollidiert, bevor der Endschalter (Abb. 13A) ausgelöst wird, muss der Endschalter so reguliert werden (siehe Abschnitt „Einstellung Stellantrieb"), dass die Schiffschraube vorher zum Halten kommt (Abb. **13B**).

5) Durch Drücken des Druckknopfs UP wird die Schiffschraube angehoben, bis die Luke korrekt geschlossen ist.

Abb. 11

RTC R1

Abb. 12



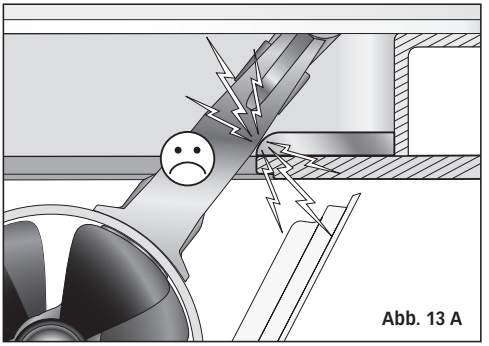


Abb. 13 A

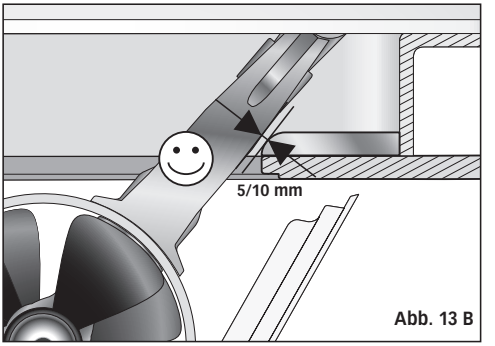


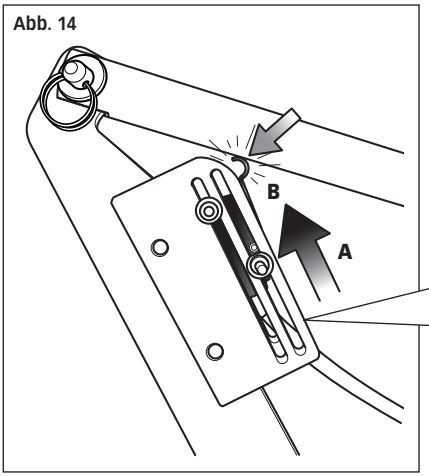
Abb. 13 B

INSTALLATION

6) Stellen Sie den Endschalter ein, indem dieser nach oben gehoben wird (Abb. **14** / Det. **A**) und dessen Hebel (Det. **B**) den Zylinder des Stellantriebs berührt, bis die LED STATUS rot leuchtet.

7) Den Endschalter durch Drehen an den Feststellschrauben (D) in dieser Position fixieren (Abb. **15** / Det. **C**).

Abb. 14



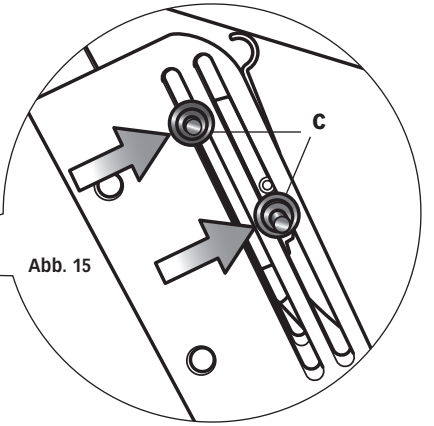


Abb. 15

8) Die Stromzufuhr des BTR-Bugstrahlers für die Dauer von mindestens 5 Sekunden unterbrechen (Abb. **16**).

9) Den BTR-Bugstrahler an das Stromnetz anschließen.

10) Die TCD-Steuerung aktivieren, um den Antrieb in die Betriebsposition abzusenken (Abb. **17**).

11) Die TCD-Steuerung deaktivieren, um den Antrieb in die Ruheposition anzuheben.

12) Prüfen Sie, ob der Antrieb richtig und in der gewünschten Position geschlossen wurde und kontrollieren Sie, ob die LED LA STATUS rot leuchtet (Abb. **12** / Det. **C**).

13) Vergewissern Sie sich, dass der Schutzschalter gegen hohe Stromaufnahme nicht ausgelöst wurde (die LED-ERROR an der Steuerplatine muss ausgeschaltet sein Abb. **12** / Det. **D**).

Sollte es notwendig sein, die Verschlussklappe des BTR-Bugstrahlers leicht geöffnet zu halten, den Endschalter zum Schließen nach oben verschieben. Sobald dieser Einstellvorgang beendet ist, die Punkte 8, 9, 10, 11, 12, 13 des Vorgangs wiederholen.

Abb. 16

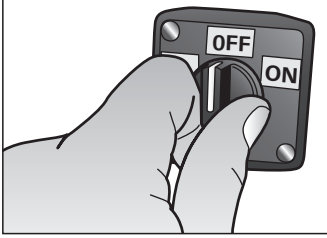
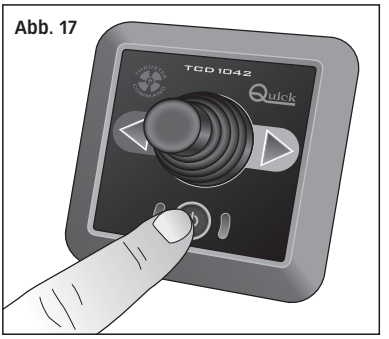


Abb. 17



Einstellung Stellantrieb

Öffnung der Seitenklappe des Stellantriebs

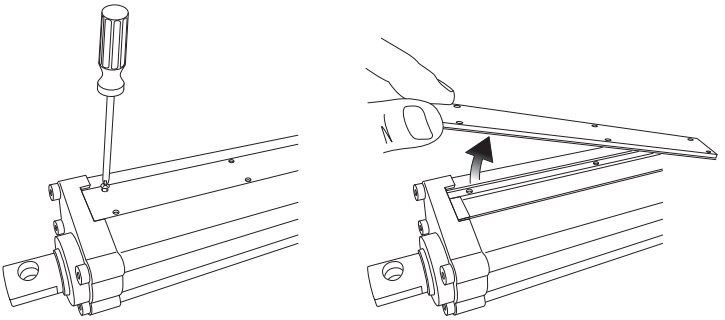
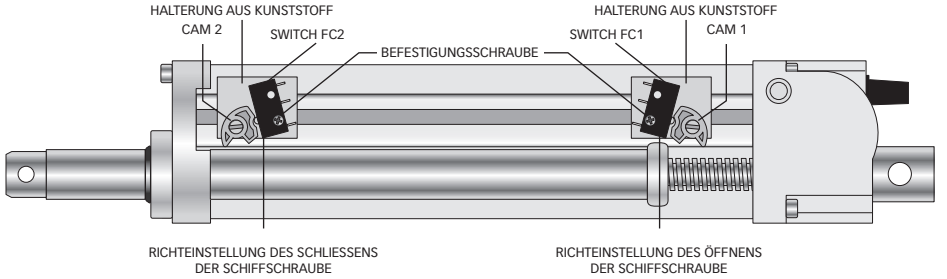


Abb. 18

Innenraum des Stellantriebs

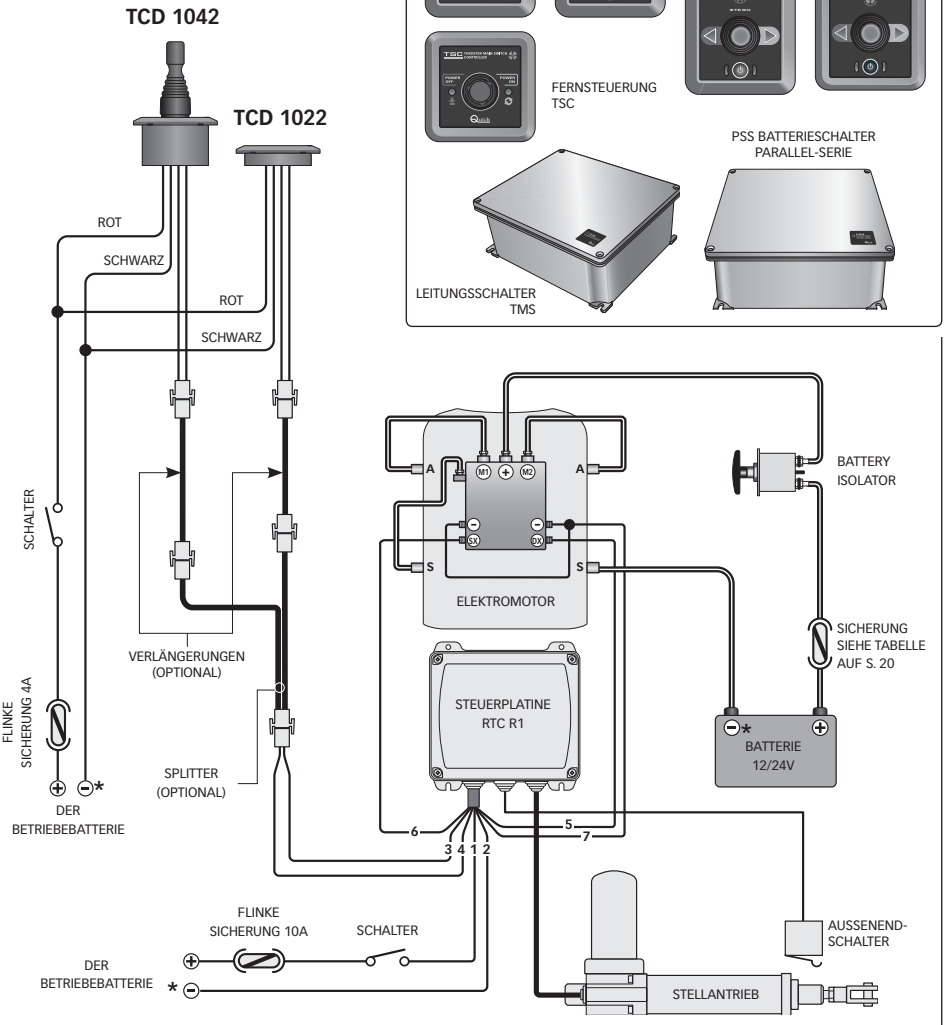


- Bei der Einstellung des externen Endschalters (Abb. 14) ist ein Einstellen des Switch FC2 nicht erforderlich.
- Zur Einstellung der Endschalter FC1 und FC2 sind die Befestigungsschrauben etwas zu lösen und die Endschalter nach rechts oder nach links zu verschieben, je nach Notwendigkeit und die Schraube wieder festzuziehen (Abb. **18**).

ANSCHLUSSPLAN

BASISSYSTEM BTR185

Anschlussbeispiel



ZUBEHÖR VON QUICK® FÜR DIE BETÄTIGUNG DES EINFAHRBAREN STRAHLRUDERS

STEURSCHALTTAFEL

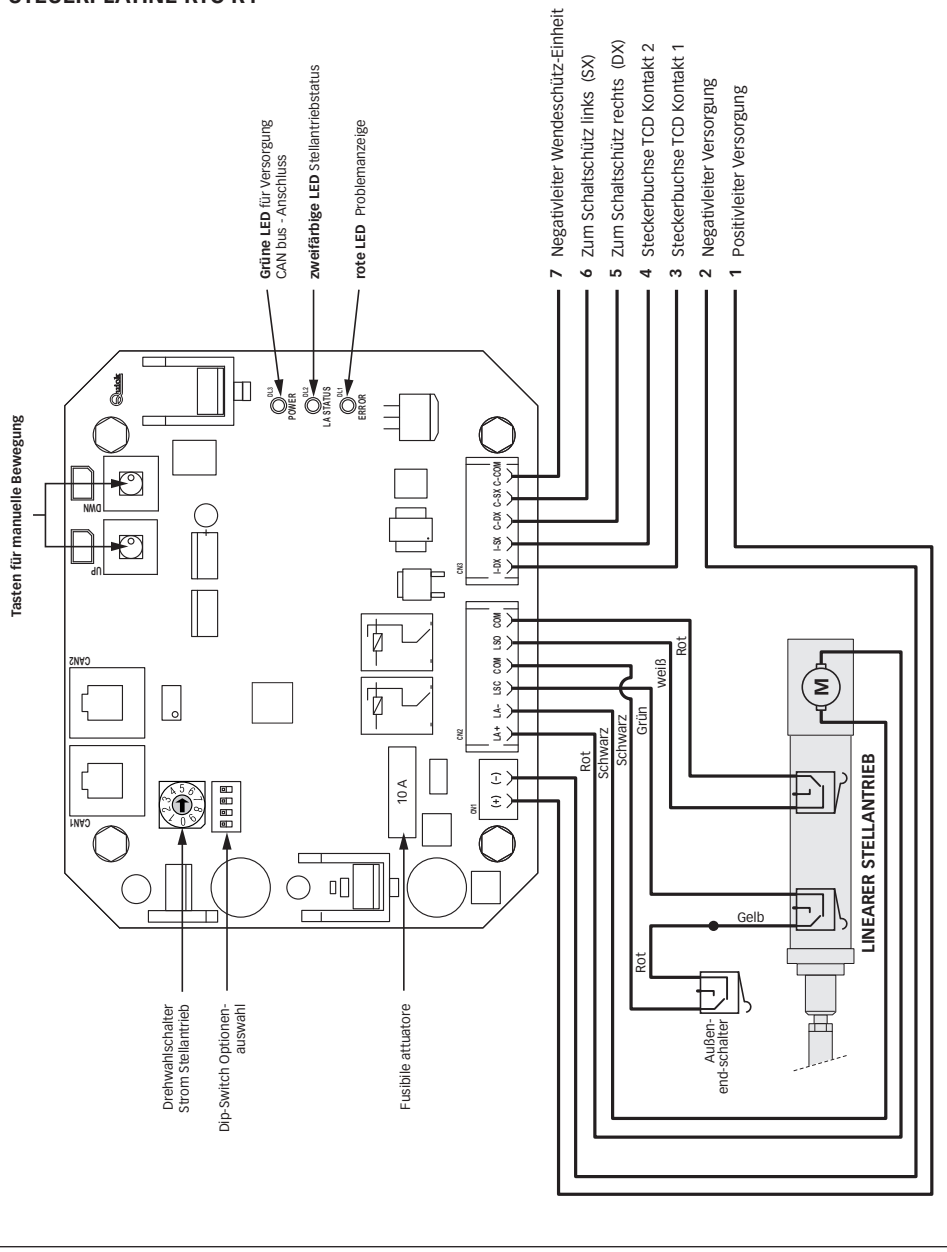
FERNSTEUERUNG
TSC

PSS BATTERIESCHALTER
PARALLEL-SERIE

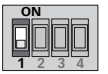
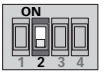
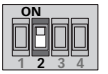
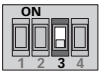
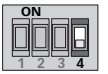
LEITUNGSSCHALTER
TMS

* ORIGINALMATRIZE DER GEMEINSAMEN BATTERIEAGGREGATE.

STEUERPLATINE RTC R1



Dip-Switch Optionenauswahl

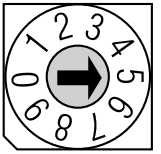
SWITCH	FUNKTION	BESCHREIBUNG
1	Belegt (immer auf off lassen)	
2	Zeigt der CAN-Steuerstation an, dass der Antrieb auf Bug gestellt ist (OFF)	
	Zeigt der CAN-Steuerstation an, dass der Antrieb auf Heck gestellt ist (ON)	
3	Belegt (immer auf off lassen)	
4	Belegt (immer auf off lassen)	

WERKSEINSTELLUNG: 1 = OFF , 2 = OFF , 3 = OFF , 4 = OFF

Drehwahlschalter Strom Stellantrieb

Mit den zehn wählbaren Schritten (0 bis 9) kann ein Prozentsatz eingegeben werden (siehe Tabelle), der sich auf den Strom/die max. zulässige Last für den Stellantrieb im Einsatz bezieht.

POSITION DREHWAHLSCHALTER	% STROM/MAX. LAST
0	28%
1	36%
2	44%
3	52%
4	60%
5	68%
6	76%
7	84%
8	92%
9	100%



Sollte eine andere als die werkseitige Einstellung erforderlich sein, wie folgt vorgehen:

1) Trennen Sie die Stromversorgung der Platine und stellen Sie den Pfeil des Drehwahlschalters auf die gewünschte Position.
2) Sobald die Platine wieder stromversorgt ist, wird automatisch der der gewählten Position entsprechende Prozentsatz eingestellt.

Sollte die Grenze des Stroms/der max. Last gegenüber den effektiven Einsatzanforderungen zu niedrig sein, könnten die Schutzeinrichtungen gegen übermäßige Stromaufnahme des Stellantriebs bei Schließung und Öffnung der Einziehvorrichtung ausgelöst werden und die Fehlermeldungen 1 und 7 zu blinken beginnen.

MELDUNGEN

Hier wird die Bedeutung der Leuchtanzeigen der RTC R1-Platine angegeben (siehe Aufstellung S. 29).

LED POWER (Grün)

STATUS LED	BESCHREIBUNG
AUSGESCHALTET	Platine nicht stromversorgt
KURZES BLINKEN	Platine stromversorgt, aber Steuerung nicht freigegeben
SCHNELLES BLINKEN	Platine stromversorgt und Modus manuelle Bewegung Stellantrieb aktiv
EINGESCHALTET MIT KURZER AUSSCHALTPAUSE	Platine stromversorgt, aber Steuerung nicht freigegeben und Link mit CAN-Steuerstation aktiv.
EINGESCHALTET	Platine stromversorgt und Steuerung (TCD oder CAN-Station) freigegeben.

LED LA STATUS (zweifärbig)

FARBE LED	STATUS LED	BESCHREIBUNG
-	**AUSGESCHALTET**	Platine stromversorgt und Modus manuelle Bewegung Stellantrieb aktiv und Störung Endschalter
ROT	**EINGESCHALTET**	Einziehvorrichtung geschlossen (LSC-Endschalter aktiv)
GRÜN	**EINGESCHALTET**	Einziehvorrichtung offen (LSO Endschalter aktiv)
ORANIER	**EINGESCHALTET**	Einziehvorrichtung weder offen noch geschlossen (LSC- und LSO-Endschalter nicht aktiv)
ORANIER	**BLINKEN**	Einziehvorrichtung weder offen noch geschlossen (LSC- und LSO-Endschalter nicht aktiv) und linearer Stellantrieb in Bewegung.

MELDUNGEN

LED ERROR (Rot)

ANZAHL BLINKSIGNALE	BESCHREIBUNG
KEINE	**Es liegt keine Störung vor.**
1	**Übermäßige Stromaufnahme aufsteigender Stellantrieb (Schließung der Einziehvorrichtung).** Es wird ein Signal gegeben, sobald das System bei mechanischer Reibung über dem eingegebenen Grenzwert drei Aufstiegsversuche unternommen hat. Das Problem kann durch einen Fremdkörper, der in den Mechanismus gelangt ist, die hohe Geschwindigkeit des Boots oder mechanische Probleme der Einziehvorrichtung und der entsprechenden Klappe verursacht worden sein.
2	**Sicherung offen.** Es ist eine Stromaufnahme von über 10A aufgetreten. Dieses Problem kann bei einem Kurzschluss oder einer Überlastung der Stromleitung des Stellantriebs auftreten. Prüfen Sie die Verkabelung der Stromleitungen der Platine des Stellantriebs oder die Stromaufnahme des Stellantriebs selbst.
3	**Störung Endschalter.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die Platine eine Störung an den Endschaltern erhebt (beide aktiv). Prüfen Sie die Verkabelung der Stromleitung von der Platine zu den Endschaltern und deren Funktionstüchtigkeit.
4	**Unterbrechung Steuerleitung Stellantrieb.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die Platine eine Unterbrechung der elektrischen Steuerleitung des Stellantriebs feststellt. Prüfen Sie die Verkabelung der Stromleitungen der Platine des Stellantriebs.
5	**Timeout Bewegung Stellantrieb ausgelöst.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die an den Stellantrieb geleitete Bewegung nicht innerhalb von 15 Sekunden ausgeführt wird.
6	**Falsche Konfiguration des Dip-Switch.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die Positionen des Dip-Switchs nicht richtig eingegeben sind.
7	**Übermäßige Stromaufnahme absteigender Stellantrieb (Öffnung der Einziehvorrichtung).** Es wird ein Signal gegeben, sobald das System bei mechanischer Reibung über dem eingegebenen Grenzwert drei Abstiegsversuche unternommen hat. Das Problem kann durch einen Fremdkörper, der in den Mechanismus gelangt ist, die hohe Geschwindigkeit des Boots oder mechanische Probleme der Einziehvorrichtung und der entsprechenden Klappe verursacht worden sein.
8	**Übermäßige Stromaufnahme Ausgang Steuerung Teleinverter Motor.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die Platine einen Kurzschluss oder eine Überbelastung an der elektrischen Steuerleitung des Antriebs feststellt. Prüfen Sie die Verkabelung der Stromleitungen der Platine am Antrieb und die Stromaufnahme der Teleinverter-Gruppe des Motors, die am Antrieb installiert ist.
9	**Unterbrechung Anschluss Ausgang Steuerung Teleinverter Motor.** Dieses Problem wird gemeldet, wenn die Platine eine Unterbrechung der elektrischen Steuerleitung des Antriebs feststellt. Prüfen Sie die Verkabelung der Stromleitungen der Platine an der Teleinverter-Gruppe des Motors, die am Antrieb installiert ist.

Am Ende der zyklischen Blinksequenz bleibt die LED ERROR kurze Zeit ausgeschaltet.

WICHTIGE HINWEISE

ACHTUNG: Vor dem Start des einfahrbaren Strahlruders überprüfen, dass keine Badenden oder schwimmenden Gegenstände in der Nähe sind.

ACHTUNG: Es darf nicht mit ausgefahrener Schiffschraube navigiert werden, da sonst das System beschädigt werden kann. Die Fahrgeschwindigkeit beim Ausfahren und Einfahren der Schiffschraube darf 4 Knoten bezogen auf die Strömung nicht überschreiten bzw. 2 Knoten bezogen auf die Strömung beim Fahren im Rückwärtsgang.

ACHTUNG: Es wir empfohlen, die Schiffschraube bei Geschwindigkeiten von über 4 Knoten nicht zu benutzten, da sonst das System beschädigt werden kann.

Die Bootsschraube muss je nach Strömung bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von zwei Knoten geschlossen werden.

BETRIEB/VERWENDUNG DES EINFAHRBAREN STRAHLRUDERS

Für den richtigen Einsatz der Einziehvorrichtung wird auf das Handbuch der TCD-Steuerung verwiesen.

Einschalten

Beim Einschaltung prüft die RTC R1-Platine die Position der Einziehvorrichtung (gehoben, gesenkt oder in Zwischenposition).
Ist sie gehoben, führt das System keine Befehle aus. Sollte diese gesenkt oder in Zwischenposition sein, wird der Aufstieg der Einziehvorrichtung gesteuert.

Aktivierungsbefehl von TCD (Senken des einfahrbaren Strahlruders)

Sobald die RTC R1-Platine die Aktivierung von einer TCD-Steuerung empfängt, beginnt der Abstieg der Einziehvorrichtung.
Bis dieser Vorgang nicht vollständig abgeschlossen ist, sind die Befehle rechts und links der TCD-Steuerung gehemmt.
Während des Abstiegs misst die RTC R1-Platine die am linearen Stellantrieb erhobene Stromaufnahme.
Sollte aufgrund einer mechanischen Reibung die Stromaufnahme des linearen Stellantriebs übermäßig sein, wird der Abstieg kurze Zeit umgekehrt, um diesen danach wieder aufzunehmen.
Nach 3 Versuchen meldet die RTC R1-Platine das Problem.

Deaktivierungsbefehl von TCD (Heben des einfahrbaren Strahlruders)

Sobald die RTC R1-Platine die Deaktivierung von einer TCD-Steuerung empfängt, beginnt der Aufstieg der Einziehvorrichtung.
Beim Aufstieg sind die Befehle rechts und links der TCD-Steuerung gehemmt.
Während des Aufstiegs misst die RTC R1-Platine die am linearen Stellantrieb erhobene Stromaufnahme.
Sollte aufgrund einer mechanischen Reibung die Stromaufnahme des linearen Stellantriebs übermäßig sein, wird der Aufstieg kurze Zeit umgekehrt, um diesen danach wieder aufzunehmen.
Nach 3 Versuchen meldet die RTC R1-Platine das Problem.

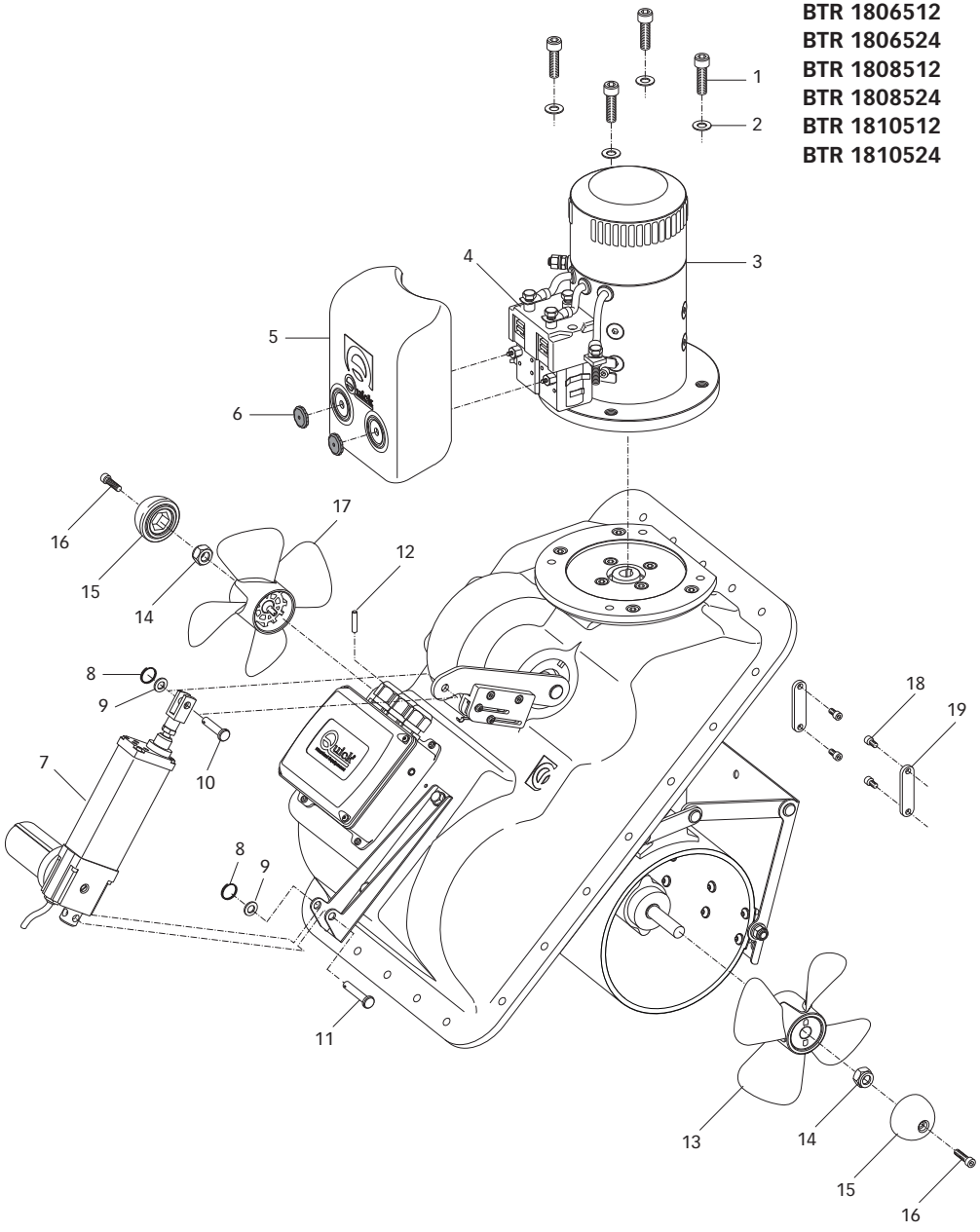
Automatischer Aufstieg im Falle eines TCD-Time Outs

Bei gesenktem Bugstrahlruder führt das einfahrbare Bugstrahlruder 6 Minuten nach dem letzten Befehl rechts oder links der TCD das Heben aus.

Erfassung von Fehlern von TCD

Sendet die TCD-Einheit ein Fehlersignal aus (anhaltender Befehl, Unterbrechung der Leitung, Kurzschluss an rechtem oder linkem Ausgang) führt das einfahrbare Bugstrahlruder das Heben aus.

BTR 1806512
BTR 1806524
BTR 1808512
BTR 1808524
BTR 1810512
BTR 1810524



POS.	BEZEICHNUNG	CODE
1	Motorbefestigungsschrauben	MBV1025MXCEO
2	Paßscheib für Befestigung des Motors	MBR10X000000
3A	Elektromotor 3KW 12V	EMFEL3012000
3B	Elektromotor 3KW 24V	EMFEL3024000
3C	Elektromotor 4KW 12V	EMFEL4012000
3D	Elektromotor 4KW 24V	EMFEL4024000
3E	Elektromotor 6KW 12V	EMFEL6012000
3F	Elektromotor 6KW 24V	EMFEL6024000
4A	Umpolrelaisbox 150A 12V	ERBTQ1215000
4B	Umpolrelaisbox 150A 24V	ERBTQ2415000
4C	Umpolrelaisbox 350A 12V	ERBTQ1235000
4D	Umpolrelaisbox 350A 24V	ERBTQ2435000
5A	Gehäuse Kapsel Umpolrelaisbox	PCCCBTQA0000
5B	Gehäuse Kapsel Umpolrelaisbox	PCCCBTQB0000
6	Befestigung Gehäuse Kapsel Umpolrelaisbox	PBD04STPN000
7A	Linearer Stellantrieb 12V	EAL140M03012
7B	Linearer Stellantrieb 24V	EAL140M03024
8	Federring	MBA20MZ00000
9	Paßscheib Ø8	MBR08X000000
10	Pin	MEP8275TP14X
11	Pin	MEP8385TP14X
12	Mitnehmerbolzen Schraube	MBSC05025A00
13	Bootsschraube RH	PVEL18500000
14	Selbstblockierende Mutter	MBD12MXET000
15	Anodenspitze	MMANBTQ18500
16	Befestigungsschraube der Anodenspitze	MBV0625MXCE0
17	Bootsschraube LH	PVEL185L0000
18	Schraub M5*10 Edelsthal	MBV0510MXCE0
19	Anode für BTR-Bootsschraube	MANBTQR6015

ACHTUNG: Vergewissern Sie sich, dass während der Wartung der Elektromotor nicht mit Strom gespeist wird.

Die Quick® Strahlruder bestehen aus meerwasserresistentem Material: Auf jeden Fall müssen Salzablagerungen auf den externen Oberflächen regelmäßig entfernt werden, um Korrosion und Betriebsstörungen des Systems zu vermeiden.

Einmal jährlich demontieren; dabei wie folgt vorgehen:

- Die Propeller (13 und 17) und den Träger des Untersetzers sauber halten.
- Die Propeller und den Träger des Untersetzers vor jeder Saison mit Antialgenlack streichen.

ACHTUNG: Die Zinkanoden (15 und 19), die Versiegelungen und die Wellen der Propeller nicht lackieren. Achten Sie darauf, dass der Lack nicht in die „Laufschienen" des Trägers des Untersetzers eindringt, in denen sich die Nabe des Propellers bewegt.

- Die Zinkanoden (15 und 19) häufig kontrollieren.
- Die Zinkanoden vor jeder Saison austauschen oder wenn diese mehr als zur Hälfte abgenutzt sind.
- Nach jeder Wartung überprüfen, ob alle Schrauben gut angezogen sind.
- Vergewissern Sie sich nach jeder Wartung, dass die Propeller (14 und 18) gut befestigt sind und dass die Schrauben (1), mit denen der Elektromotor (3) befestigt sind, fest angezogen sind.
- Vergewissern Sie sich, dass alle elektrischen Verbindungen sauber und gut befestigt sind.
- Vergewissern Sie sich, dass sich die Batterien in einem guten Zustand befinden.

ES CARACTERÍSTICAS Y INSTALACIÓN

ANTES DE USAR LA HÉLICE DE MANIOBRA RETRÁCTILES, LEER ATENTAMENTE EL PRESENTE MANUAL DE USO. EN CASO DE DUDAS CONSULTAR CON EL REVENDEDOR QUICK®.

ATENCIÓN: los propulsores de maniobra Quick® han sido diseñados y realizados para el uso náutico.
⚠ No utilizar estos equipos para otros tipos de aplicaciones.
⚠ Quick® no se responsabiliza por daños directos o indirectos, causados por un uso incorrecto de la instalación y del equipo. ⚠ El propulsor de maniobra no ha sido diseñado para soportar cargas generadas en condiciones atmosféricas especiales (borrasca). ⚠ Se recomienda encargar la preparación y la colocación del tubo al casco a un profesional. Estas instrucciones son generales, y no describen de ningún modo los detalles de las operaciones de preparación del túnel como competencia del astillero. En caso de eventuales problemas provocados por una instalación defectuosa del túnel, será responsable el instalador.
⚠ No instalar el motor eléctrico en cercanía de objetos fácilmente inflamables.

LA REFERENCIA CONTIENE: hélice de maniobra retráctil - o-ring - tornillos (para el ensamblaje) - manual del usuario - condiciones de garantía.

HERRAMIENTAS NECESARIAS PARA LA INSTALACIÓN: llave de horquilla o poligonal: 13 mm

ACCESORIOS ACONSEJADOS POR QUICK®: TCD 1022 - TCD 1042 - TCD1044 - TCD1062 - TMS - TSC - PSS

Quick® se reserva el derecho de aportar modificaciones en las características técnicas del aparato y en el contenido de este manual sin obligación de avisar previamente. En caso de discordancias o eventuales errores entre el texto traducido y el texto original en italiano, remitirse al texto en italiano o en inglés.

MODÉLOS	BTR1806512	BTR1806524	BTR1808512	BTR1808524	BTR1810512	BTR1810524
N° Hélices	2 contrarotación					
Túnel Ø	185 mm (7" 18/64)					
Potencia motor	3,3 KW		4,3 KW		6,3 KW	
Tensión	12 V	24 V	12 V	24 V	12 V	24 V
Sección de los cables	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	50mm² (AWG 1)	2 x 70mm² (2 x AWG 2/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)	2 x 95mm² (2 x AWG 3/0)	2 x 50mm² (2 x AWG 1)
Fusible	355A	200A	500A	355A	2 x 325 A	400A
Impulso	65 kgf (143,3 lb)		85 kgf (187,4 lb)		105 kgf (231,5 lb)	
Peso	47 kg (103,4 lb)	47,3 kg (104,3 lb)	47,5 kg (104,5 lb)	50,5 kg (111,1 lb)	57,0 kg (125,4 lb)	54,5 kg (120,0 lb)

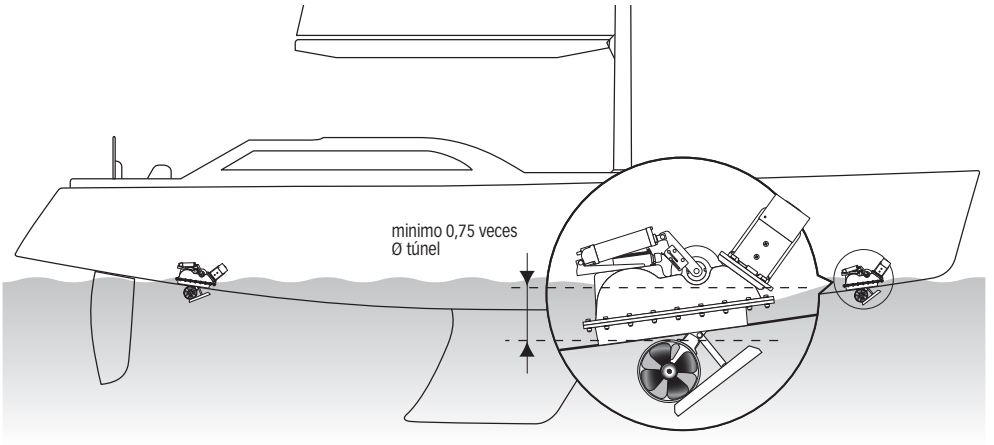
REQUISITOS PARA LA INSTALACIÓN

Como ya se ha dicho, a pesar de que todos los componentes y los órganos mecánicos en movimiento son de elevada calidad, es fundamental una correcta instalación para un uso seguro y eficaz de la embarcación, más allá de la unidad propulsiva.
Se hace constar que la instalación de dicha unidad es una operación que requiere experiencia además de competencia técnica. Se recomienda confiar la instalación a personal competente y consultar al fabricante o a arquitectos navales para evaluar completamente la entidad de los trabajos.

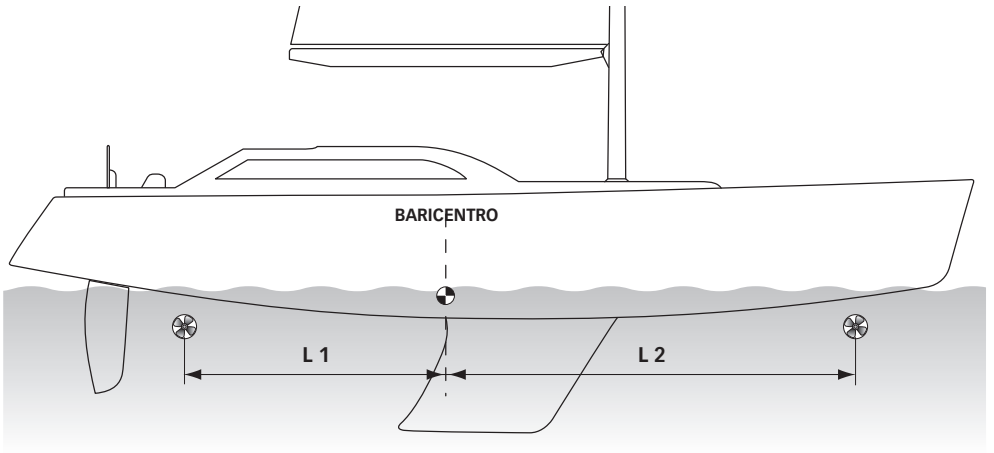
La hélices retráctil Quick® tiene dos movimientos separados.
El movimiento principal, correspondiente a la parte propulsiva, es de tipo basculante. Las bisagras sobre las que tiene lugar el movimiento han sido concebidas para conferir una elevada resistencia al conjunto y están ubicadas sobre el plano del empalme plano que une la estructura preensamblada al soporte solidario a la carena.
El movimiento secundario corresponde al movimiento de cierre del pasacasco de donde sale el túnel. Este movimiento es del tipo en paralelogramo y su desplazamiento no es una simple revolución en torno al pivote principal si no más bien un movimiento adecuado para expulsar sin interferencias la plancha de cierre del agujero realizado en el casco.
Quick® suministra el motor eléctrico, el reductor, las palancas y todos los otros componentes ya ensamablados en la estructura portante en GRP y sin que necesiten ajustes, adaptaciones o sellados, a menos que se lo indique en este manual.
La hélice retráctil Quick® se vende separadamente de la contrabrida, que puede suministrarse en distintos materiales para responder a los distintos tipos de cascos. Quick® es capaz de suministrar soportes en acero inoxidable, aleación de aluminio o GRP, fundamentales para una instalación rápida, sólida y precisa.
Para las carenas en fibra de vidrio, el soporte debe ser laminado en el casco, respetando las normas vigentes en materia de uniones. La unidad propulsiva distribuye los esfuerzos mecánicos al casco a través de la contrabrida. La fuerza de la unión estará determinada por las laminaciones superpuestas, que deben realizarse de manera perfecta.

Para carenas en aleación de aluminio así como para carenas en acero inoxidable, el soporte deberá soldarse al casco. Si ha sido bien realizada, la instalación de una estructura reforzada como la del soporte puede conferir mayor solidez al casco. Consulte al fabricante, a los arquitectos navales y/o a las empresas especializadas para evaluar la necesidad de obras adicionales como traveses o cimbras cerca de la unidad propulsiva retráctil.

Colocación



• Para evitar fenómenos de cavitación en la hélice, se deberá colocar el túnel lo más a fondo posible.



• Mientras mayores sean las longitudes L1 y L2, mayor será el impulso generado alrededor del centro de gravedad.

INSTALACIÓN

Instalación de la contrabrida

Acceda directamente a la parte interna del casco, a la zona en donde se instalará el propulsor.

La posición del propulsor deberá permitir maniobras ágiles de instalación.

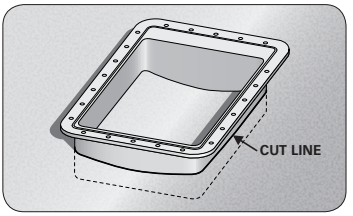
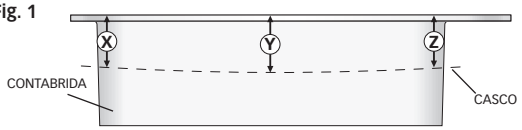
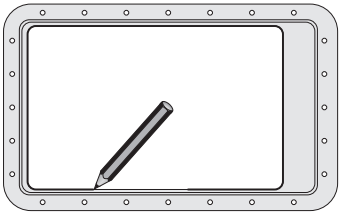


Fig. 1



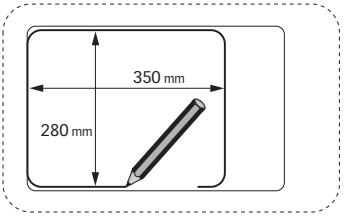
- Corte los lados largos de la contrabrida a una distancia: X = Z = 110 mm menos el espesor del casco (Fig. **1**).
  Y = adapte la curva del casco.
- Perfile los lados cortos de la contrabrida como la curva del casco, en la posición en la que se desea fijarla.
- Apoye la contrabrida debidamente cortada y compruebe que los cuatro lados se adhieran al casco, si esto no sucediera, adáptela hasta que apoye y adhiérala al casco en la posición en la que desea fijarla.

Fig. 2



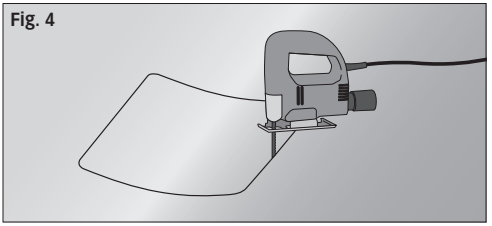
- Marque con un marcador el perímetro interno de la contrabrida (fig. **2**).

Fig. 3



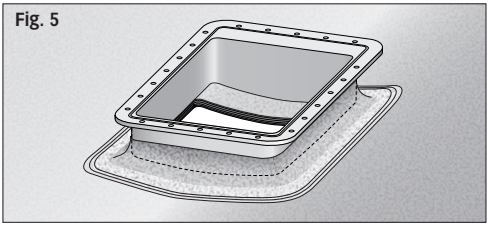
- Quite la contrabrida y marque el área de corte como se muestra en la fig. **3.**

Fig. 4



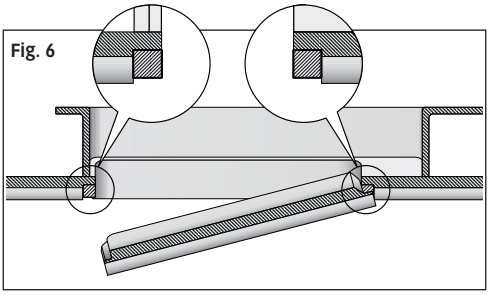
- Realice la apertura del casco cortando a lo largo de la línea del área de corte previamente trazada (fig. **4**).

Fig. 5



- Alinee la contrabrida a la posición preestablecida y resínela, o suéldela en el caso de aluminio o acero, según las técnicas que sean más apropiadas para el tipo de fabricación de la carena (fig. **5**).

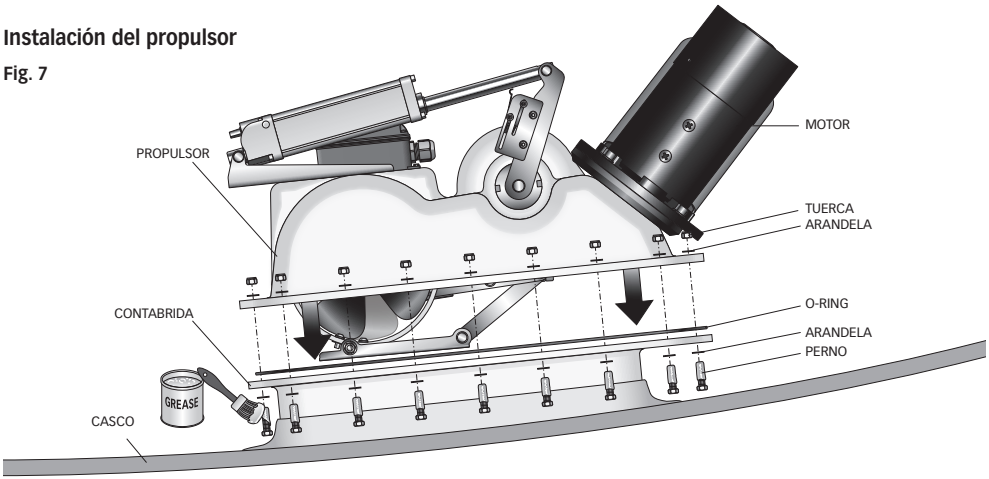
Fig. 6



- Realice, en todo el perímetro de la apertura del casco, un tope sólido para el cierre del portillo (fig. **6**).

Instalación del propulsor

Fig. 7



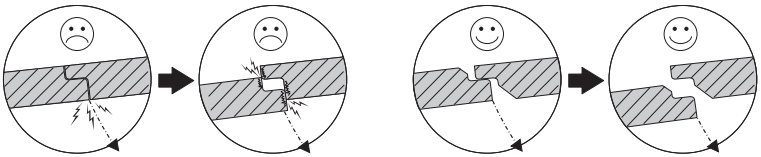
- Ensamble el propulsor al la contabrida, que ahora integra el casco, con los tornillos proporcionados con el equipamiento (extienda grasa marina en la rosca de los pernos), comprobando el correcto posicionamiento de l'o-ring en el la contabrida (fig. **7**).

ATENCIÓN: después de aproximadamente una semana de la instalación, es conveniente comprobar el correcto apriete de los tornillos, para compensar eventuales asentamientos del o-ring.

Realización e instalación del portillo de cierre

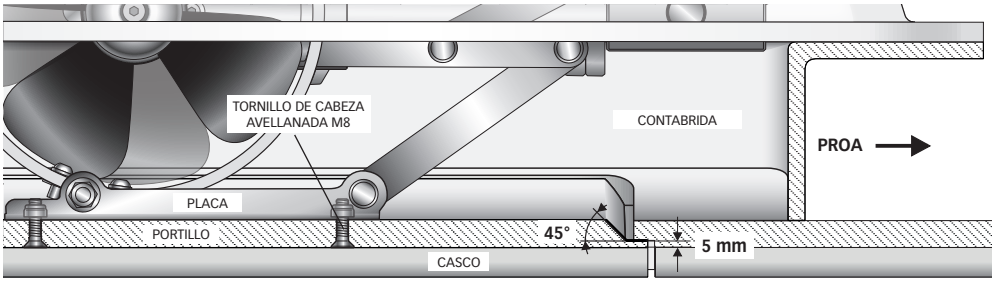
ATENCIÓN: preste particular atención a evitar interferencias entre la tapa y la abertura del casco. Contactos demasiado precisos provocarán daños dentro del sistema de movimiento.

Fig. 8



- Realice el portillo de cierre manteniendo un juego en todos los lados de 3 a 5 mm (fig. **8**), prestando especial atención al lado de la bisagra, realizando las paredes internas inclinadas a 45º de modo tal que no interfieran con el casco durante la fase de apertura (fig. **9**).
- Fije el portillo a la placa mediante los tornillos de cabeza avellanada M8 de acero inoxidable con tuercas autobloqueantes (no incluidas en el equipamiento) (fig. **9**). Utilice al menos cuatro de los orificios disponibles para garantizar una fijación sólida.

Fig. 9



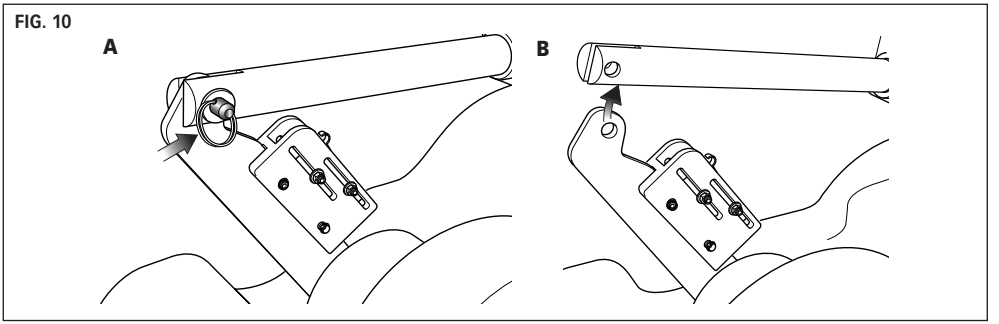
Verificación y regulación mecánica del sistema

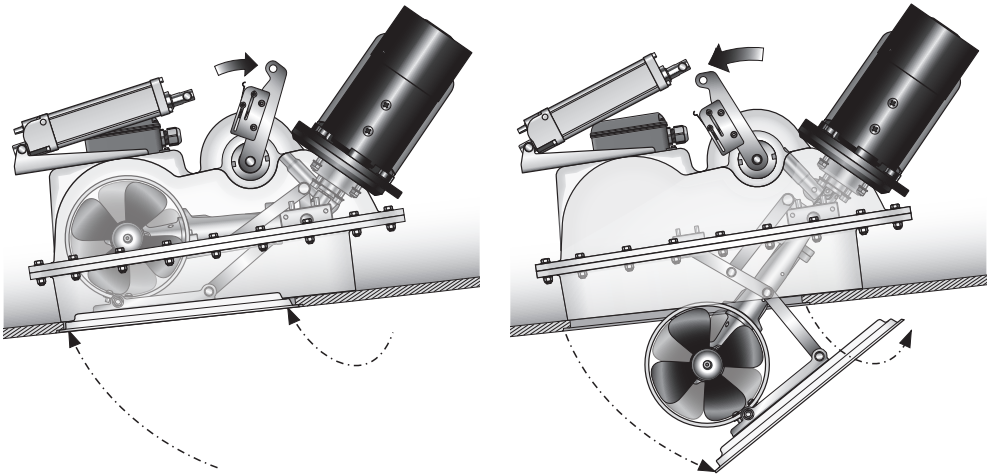
Respetar la siguiente secuencia para efectuar la verificación de la apertura de la escotilla:

- El propulsor BTR no debe alimentarse.
- Extraer el anillo y quitar el perno (fig. **10** / part. **A**), desenganche el actuador de la palanca (pieza B), asegúrese de que el sistema pueda abrirse y cerrarse libremente, sin impedimentos mecánicos.

ATENCIÓN: cuando se desengancha manualmente el actuador, la hélice con su peso sale completamente, asegúrese de que no haya nadie en su radio de acción.

FIG. 10





- Asegúrese de que el sistema pueda cerrarse y volver abrirse libremente, sin impedimentos mecánicos.

Procedimiento de ajuste

ATENCIÓN: el siguiente procedimiento debe ser llevado a cabo por personal cualificado.

ATENCIÓN: presencia de partes mecánicas en movimiento. Preste especial atención cuando trabaje con el propulsor si está alimentado.

- Asegúrese de que se hayan cumplido de forma correcta todas las conexiones eléctricas.
- Quite la tapa del recipiente de la placa RTC R1 (fig. **11**).

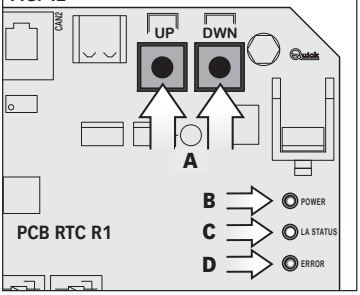
Para efectuar las regulaciones de los finales de carrera se debe entrar en "modalidad manual".

1) Manteniendo presionados ambos botones presentes en la tarjeta (fig. **12** / part. **A**) alimentar la tarjeta electrónica RTC R1 hasta obtener que el LED POWER (verde) comience a parpadear velozmente (fig. **12** / Elem. **B**). Soltar ambos botones.
2) Entonces se puede accionar eléctricamente el actuador con los pulsadores UP y DOWN.
3) Presione el pulsador DOWN hasta una carrera que permita volver a enganchar el actuador a la palanca (véase el apartado "Control y ajuste mecánico del sistema" fig. **10** A).
4) Presionando el pulsador DOWN la hélice se abre hasta la activación del final de carrera y el LED STATUS se enciende con luz verde. Si la estructura de la hélice entra en conflicto mecánico antes de que se active el final de carrera de apertura (fig. **13 A**), es necesario ajustarlo (véase el apartado "Ajuste actuador") de manera tal que se detenga poco antes (fig. **13 B**).
5) Presionando el pulsador UP se eleva la hélice hasta el cierre correcto del portillo.

FIG. 11

RTC R1

FIG. 12



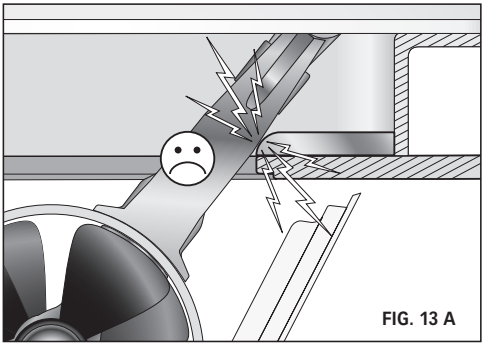


FIG. 13 A

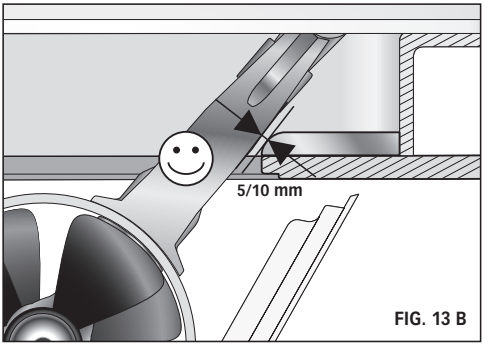


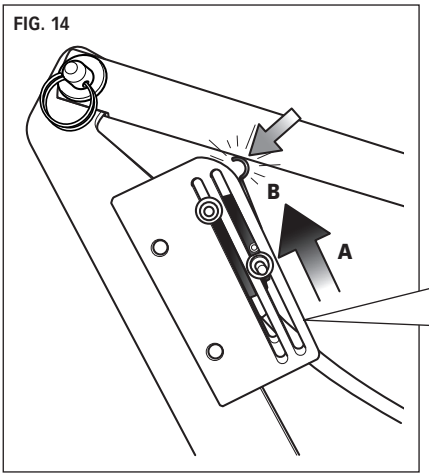
FIG. 13 B

INSTALACIÓN

6) Régler le fin de course en le soulevant vers le haut (fig. **14** / part. **A**) de manière à ce que le levier (part. **B**) entre en contact avec le cylindre de l'actionneur jusqu'à ce que la LED STATUS devienne rouge.

7) Fixer l'interrupteur de fin de course dans cette position en intervenant sur les vis de serrage (fig. **15** / part. **C**).

FIG. 14



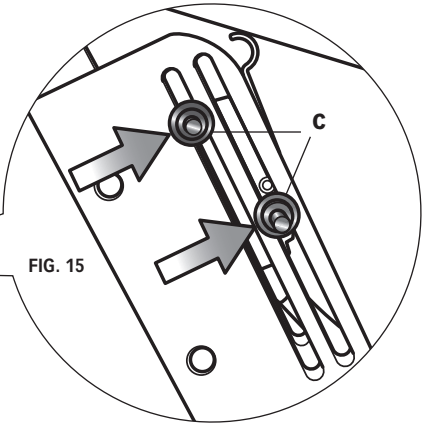


FIG. 15

8) Interrompre l'alimentation du propulseur BTR pendant cinq secondes au moins (fig. **16**).

9) Alimenter le propulseur BTR.

10) Activer une commande TCD raccordée au propulseur BTR (fig. **17**) pour ouvrir le propulseur et le rendre opérationnel.

11) Désactiver la commande TCD précédemment activée (pour fermer le propulseur.

12) Contrôler si la fermeture du propulseur a été effectuée correctement et dans la bonne position en vérifiant si la LED LA STATUS est bien rouge (fig. **12** / part. **C**).

13) Contrôler si la protection d'absorption élevée n'est pas intervenue (la LED ERROR doit être éteinte - fig. **12** / Part. **D**).

Si le portillon de fermeture du propulseur BTR doit rester légèrement ouvert, déplacer l'interrupteur de fin de course de fermeture vers le haut. Après avoir effectué ce réglage, répéter les points 8, 9, 10, 11, 12, 13 de la procédure.

FIG. 16

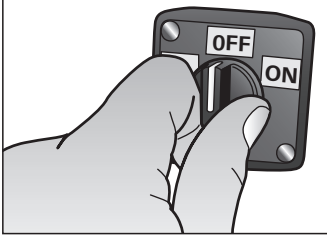
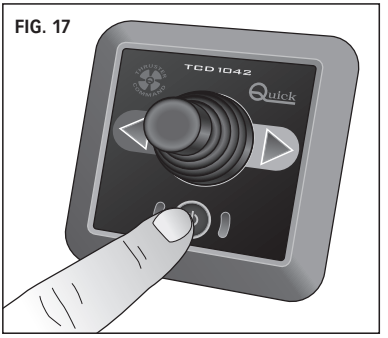


FIG. 17



Ajuste actuador

Apertura de la portezuela lateral del actuador

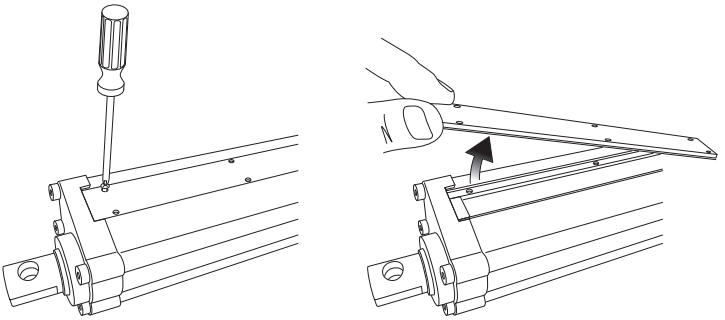
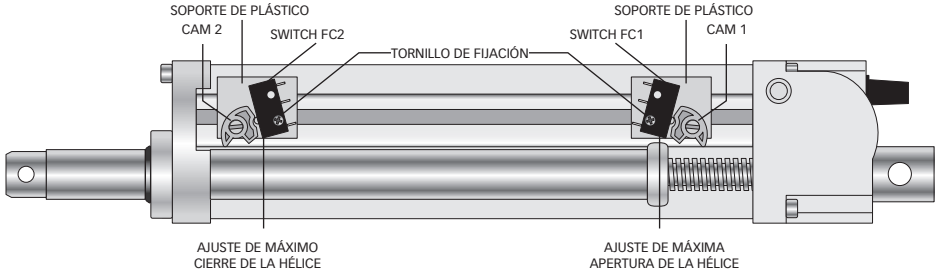


FIG. 18

Interior del actuador

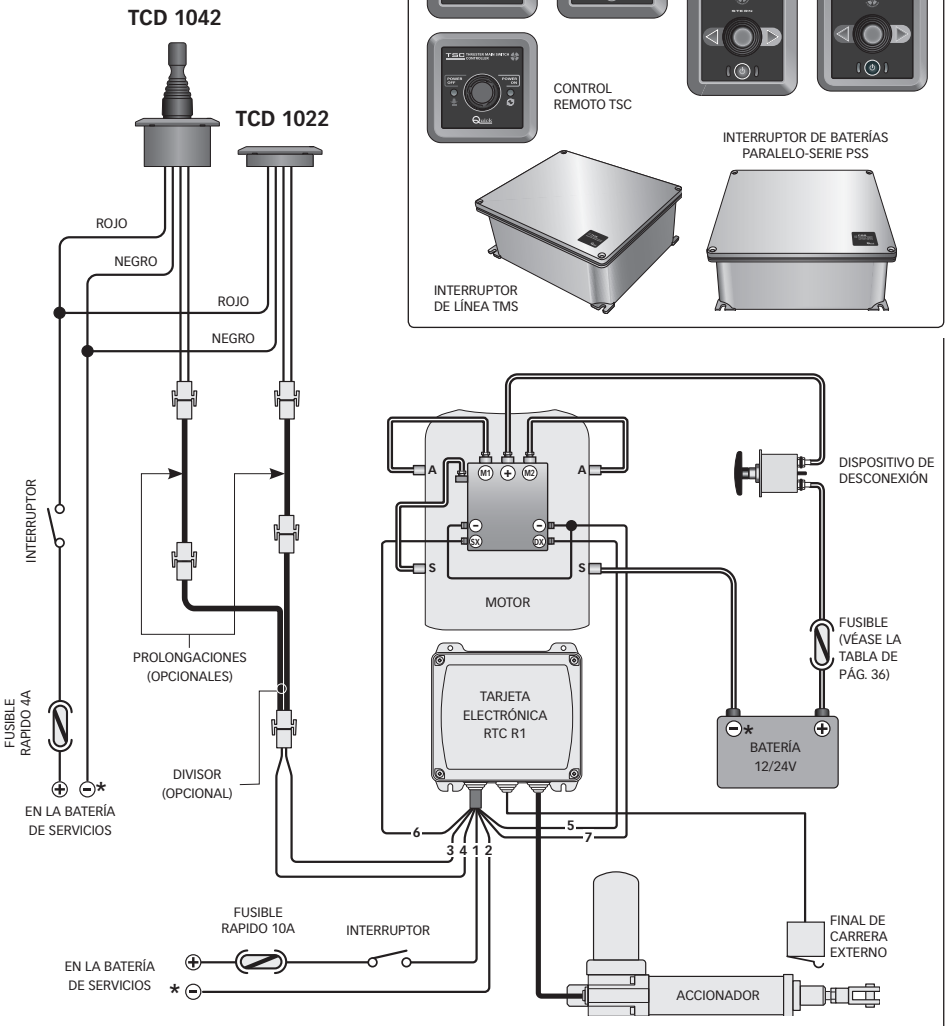


- Ajustando el final de carrera exterior (fig. **14**) no es necesario intervenir en el Switch FC2.
- Para el ajuste de los finales de carrera FC1 y FC2, desenrosque levemente el tornillo de fijación y desplácelo hacia la derecha o hacia la izquierda, según la exigencia y vuelva a enroscar el tornillo (fig. **18**).

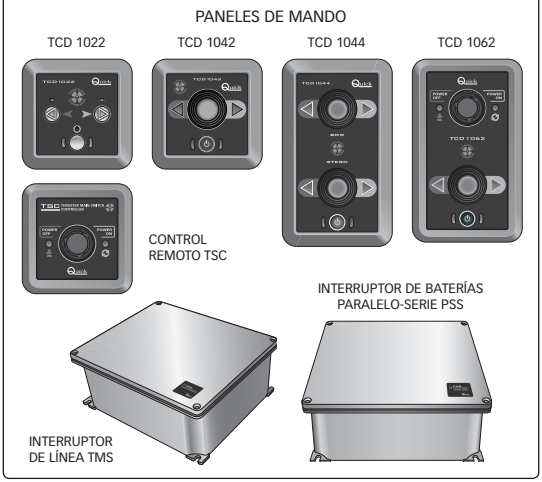
ESQUEMA DE MONTAGE

SYSTEME DE BASE BTR185

Ejemplo de conexión

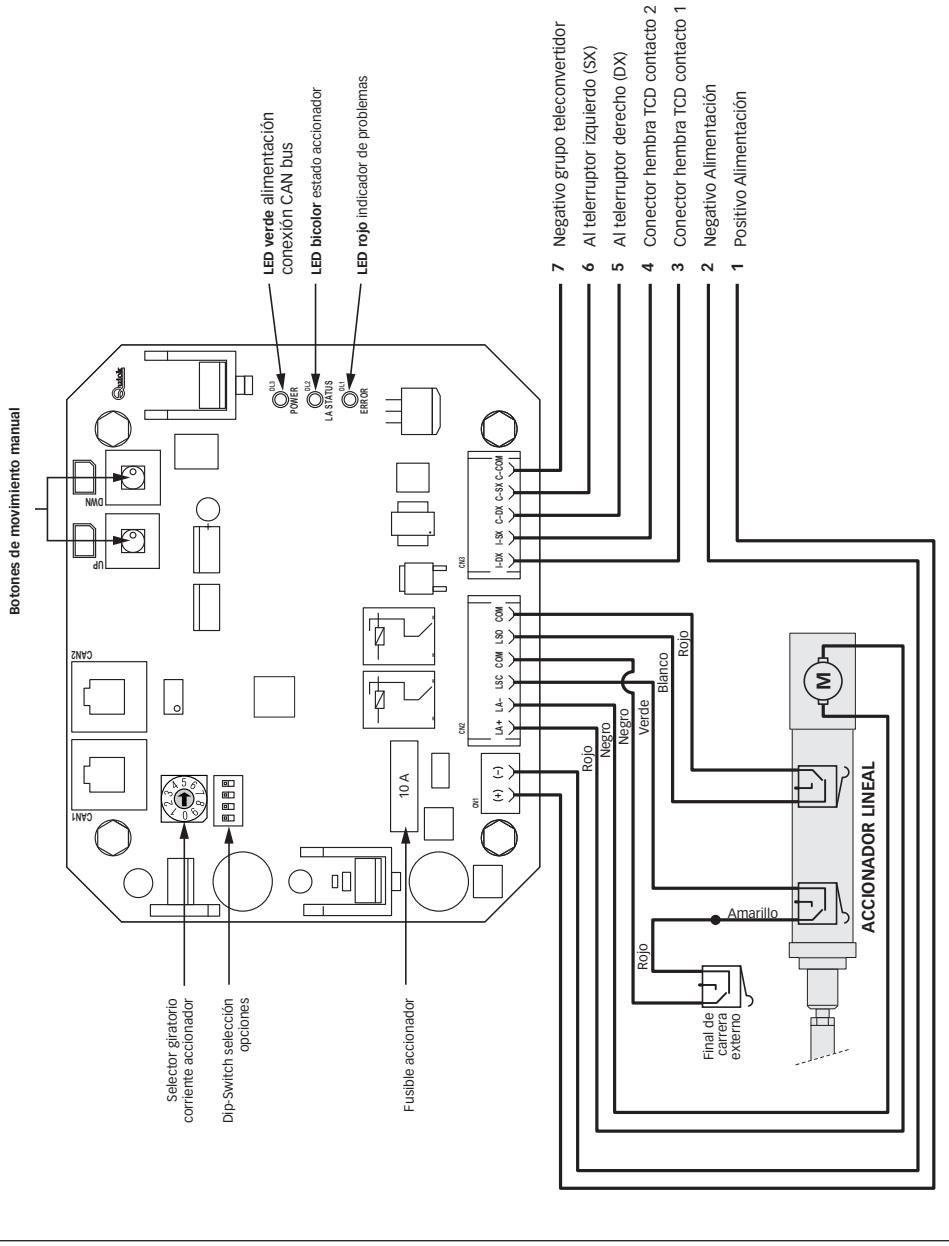


ACCESORIOS QUICK® PARA EL ACCIONAMIENTO DE LA HÉLICE RETRÁCTIL

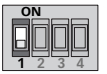
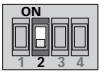
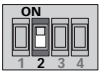
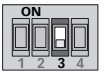
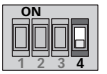


* NEGATIVO DE LOS GRUPOS BATERÍA EN COMÚN.

TARJETA RTC R1



Dip-Switch selezione opzioni

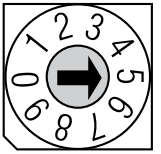
SWITCH	FUNCIÓN	DESCRIPCIÓN
1	Reservada (mantener siempre off)	
2	Indica a la estación de mando CAN que el propulsor es de proa (OFF)	
	Indica a la estación de mando CAN que el propulsor es de popa (ON)	
3	Reservada (mantener siempre off)	
4	Reservada (mantener siempre off)	

PROGRAMACIÓN DE FÁBRICA: 1 = OFF , 2 = OFF , 3 = OFF , 4 = OFF

Selector giratorio corriente accionador

Los diez pasos que pueden ser seleccionados (entre 0 y 9) permiten programar un porcentaje (véase tabla) relativo a la corriente/carga máxima permitida para el accionador en uso.

POSICIÓN SELECTOR GIRATORIO	% CORRIENTE/CARGA MÁXIMA
0	28%
1	36%
2	44%
3	52%
4	60%
5	68%
6	76%
7	84%
8	92%
9	100%



En caso de requerirse una programación diferente de aquella de fábrica, ejecutar las siguientes operaciones:

1) Con la tarjeta no alimentada, posicionar la flecha del selector giratorio en la posición requerida.
2) Alimentando la tarjeta, será automáticamente programado el porcentaje correspondiente a la posición seleccionada.

Si el límite de corriente/carga máxima es demasiado bajo respecto de los efectivos requerimientos de uso, podrían intervenir las protecciones contra consumo excesivo del accionador, en cierre y apertura de la retráctil, con parpadeo de error 1 y 7.

SEÑALIZACIONES

A continuación se expone el significado de las señales luminosas proporcionadas por la tarjeta RTC R1 (véase tarjeta en pág. 45).

LED POWER (verde)

ESTADO LED	DESCRIPCIÓN
APAGADO	Tarjeta no alimentada
PARPADEO BREVE	Tarjeta alimentada pero mando no habilitado
PARPADEO VELOZ	Tarjeta alimentada y modalidad movimiento accionador manual activada
ENCENDIDO CON BREVE APAGADO	Tarjeta alimentada pero mando no habilitado y vínculo activo con la estación de mando CAN
ENCENDIDO	Tarjeta alimentada y mando habilitado (TCD o estación CAN).

LED LA STATUS (bicolor)

COLORE LED	ESTADO LED	DESCRIPCIÓN
-	**APAGADO**	Con tarjeta alimentada, modalidad movimiento accionador manual activa y anomalía final de carrera presente
ROJO	**ENCENDIDO**	Retráctil cerrada (final de carrera LSC activo)
VERDE	**ENCENDIDO**	Retráctil abierta (final de carrera LSO activo)
NARANJA	**ENCENDIDO**	Retráctil ni abierta ni cerrada (final de carrera LSC y LSO no activos)
NARANJA	**PARPADEANTE**	Retráctil ni abierta ni cerrada (final de carrera LSC y LSO no activos) y accionador lineal en movimiento.

ES SEÑALIZACIONES

LED ERROR (rojo)

NÚMERO DE PARPADEOS	DESCRIPCIÓN
NINGUNO	**Ninguna anomalía presente.**
1	**Elevada absorción accionador en subida (cierre retráctil).** La indicación es efectuada después de que el sistema ha realizado - verificándose un roce mecánico superior al umbral programado - tres intentos de subida. El problema puede ser causado por un cuerpo extraño que ha entrado en el mecanismo, por navegación a velocidad elevada o bien por problemas mecánicos de la retráctil y respectiva escotilla.
2	**Fusible abierto.** Se ha verificado un consumo de corriente superior a 10 A. El problema puede presentarse en caso de cortocircuito o de sobrecarga en la línea eléctrica del accionador. Controlar el cableado de las líneas eléctricas entre tarjeta y accionador o bien el consumo del accionador mismo.
3	**Situación anómala final de carrera.** El problema es señalado en caso de que la tarjeta detecte una anomalía en los finales de carrera (ambos activados). Controlar el cableado de la línea eléctrica entre tarjeta y finales de carrera y sus funcionamientos.
4	**Interrupción línea de mando accionador.** El problema es señalado en caso de que la tarjeta detecte una interrupción en la línea eléctrica de mando del accionador. Controlar el cableado de las líneas eléctricas entre la tarjeta y el accionador
5	**Intervención tiempo de espera movimiento accionador.** El problema es señalado en caso de que el movimiento mandado al accionador no se efectúe dentro de los sucesivos 15 segundos.
6	**Errónea configuración del dip-switch.** El problema es señalado en caso de que las posiciones del dip-switch no estén correctamente configuradas.
7	**Elevado consumo del accionador en bajada (apertura retráctil).** La señal parte después de que el sistema ha efectuado - en presencia de un roce mecánico superior al umbral programado - tres tentativos de bajada. El problema puede ser causado por un cuerpo extraño que ha entrado en el mecanismo, por navegación a velocidad elevada o bien por problemas mecánicos de la retráctil y de la respectiva escotilla.
8	**Elevado consumo salida de mando teleconvertidor motor.** El problema es señalado en caso de que la tarjeta detecte un cortocircuito o una sobrecarga en la línea eléctrica de mando del propulsor. Controlar el cableado de las líneas eléctricas entre tarjeta y propulsor y el consumo del grupo teleconvertidor motor instalado en el propulsor.
9	**Interrupción conexión salida de mando teleconvertidor motor.** El problema es señalado en caso de que la tarjeta detecte una interrupción en la línea eléctrica de mando del propulsor. Controlar el cableado de las líneas eléctricas de la tarjeta al grupo teleconvertidor motor instalado en el propulsor.

Al concluirse la secuencia cíclica de parpadeo, el LED ERROR permanece apagado por un breve período.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

ATENCIÓN: accertarsi che non vi siano bagnanti ed oggetti galleggianti nelle vicinanze, prima di avviare l'elica retrattile.

ATENCIÓN: para no dañar el sistema, se recomienda no navegar con la hélice retráctil abierta; realice el cierre y la apertura de la hélice dentro de una velocidad máxima de 4 nudos, según las corrientes y a una velocidad máxima de 2 nudos, siempre en relación con las corrientes, si se procede en reversa.

ATENCIÓN: para no dañar el sistema, se recomienda de no activar la hélice retráctil en velocidades mayores a cuatro nudos.

El cierre de la hélice debe efectuarse dentro de la velocidad máxima de dos nudos, en relación con las corrientes.

FUNCIONAMIENTO / USO DE LA HÉLICES RETRÁCTIL

Para un correcto uso de la retráctil véase el manual del mando TCD

Encendido
Al encenderse, la tarjeta RTC R1 verifica la posición en que se encuentra la retráctil (alzada, bajada o en posición intermedia). En caso de que esté levantada, el sistema no ejecuta acciones. En caso de que esté bajada o en posición intermedia, mandará la subida de la retráctil.

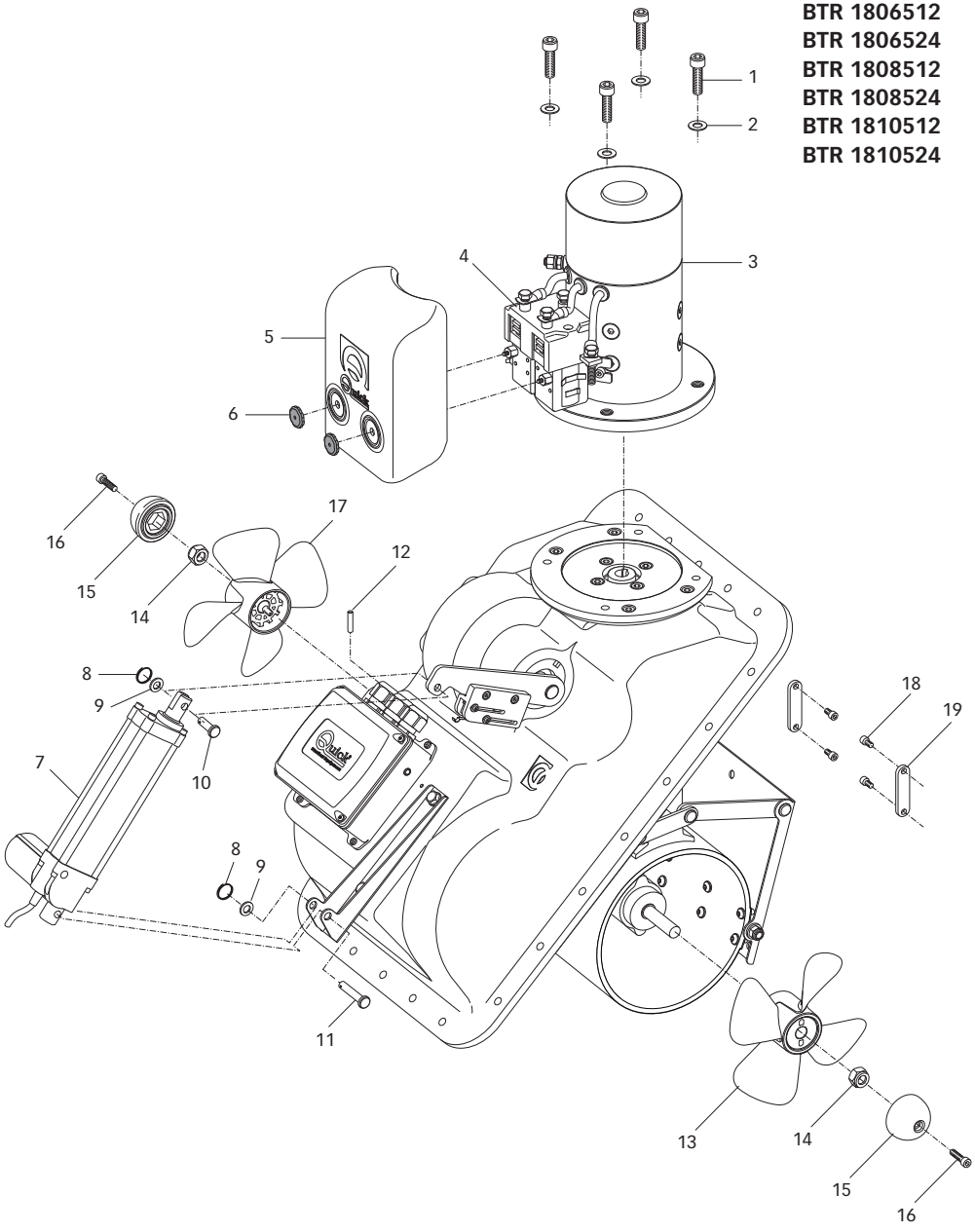
Mando habilitación de TCD (Descenso hélice retráctil)
Cuando la tarjeta RTC R1 recibe la habilitación desde un mando TCD, comienza el procedimiento de bajada de la retráctil.
Mientras este procedimiento no haya sido concluido, los mandos derecha/izquierda provenientes del TCD permanecerán inhabilitados.
Durante la fase de bajada la tarjeta RTC R1 mide la corriente consumida por el accionador lineal.
Si a causa de un roce mecánico se produce un elevado consumo del accionador lineal, la bajada será invertida por un breve período y a continuación se reanudará.
Después de 3 intentos, la tarjeta RTC R1 señalará el problema.

Mando deshabilitación de TCD (Ascenso hélice retráctil)
Cuando la tarjeta RTC R1 recibe la inhabilitación de un mando TCD, comienza el procedimiento de subida de la retráctil.
En subida, los mandos derecha/izquierda provenientes del TCD permanecerán inhabilitados.
Durante la fase de subida la tarjeta RTC R1 mide la corriente consumida por el accionador lineal.
Si a causa de un roce mecánico se produce un elevado consumo del accionador lineal, la subida será invertida por un breve período y a continuación se reanudará.
Después de 3 intentos, la tarjeta RTC R1 señalará el problema.

Subida automática en caso de time out TCD
Con hélice baja, transcurridos 6 minutos del último mando Derecha o Izquierda del TCD, la hélice retráctil ejecuta el procedimiento de ascenso.

Detección de errores del TCD
En caso de que el TCD envíe a la red una señal de error (mando prolongado, interrupción de línea, cortocircuito en salida Derecha o Izquierda), la hélice retráctil ejecuta el procedimiento de acenso.

BTR 1806512
BTR 1806524
BTR 1808512
BTR 1808524
BTR 1810512
BTR 1810524



POS.	DENOMINACIÓN	CÓDIGO
1	Tornillo de fijación del motor	MBV1025MXCEO
2	Arandela de fijación del motor	MBR10X000000
3A	Motor 3KW 12V	EMFEL3012000
3B	Motor 3KW 24V	EMFEL3024000
3C	Motor 4KW 12V	EMFEL4012000
3D	Motor 4KW 24V	EMFEL4024000
3E	Motor 6KW 12V	EMFEL6012000
3F	Motor 6KW 24V	EMFEL6024000
4A	Caja de teleinvertidores 150A 12V	ERBTQ1215000
4B	Caja de teleinvertidores 150A 24V	ERBTQ2415000
4C	Caja de teleinvertidores 350A 12V	ERBTQ1235000
4D	Caja de teleinvertidores 350A 24V	ERBTQ2435000
5A	Cárter caja teleinvertidores	PCCCBTQA0000
5B	Cárter caja teleinvertidores	PCCCBTQB0000
6	Fijación cárter caja teleinvertidores	PBD04STPN000
7A	Accionador lineal 12V	EAL140M03012
7B	Accionador lineal 24V	EAL140M03024
8	Anillo de Primavera	MBA20MZ00000
9	Arandela Ø8	MBR08X000000
10	Perno	MEP8275TP14X
11	Perno	MEP8385TP14X
12	Pasador de arrastre de la hélice	MBSC05025A00
13	Hélice RH	PVEL18500000
14	Tuercas autofrenante	MBD12MXET000
15	Punta anódica	MMANBTQ18500
16	Tornillo de fijación punta anódica	MBV0625MXCE0
17	Hélice LH	PVEL185L0000
18	Tornillo M5*10 inox	MBV0510MXCE0
19	Änodo para hélice BTR	MANBTQR6015

ATENCIÓN: asegurarse de que la alimentación del motor esté interrumpida cuando se realizan las operaciones de mantenimiento.

Los propulsores Quick® están fabricados con materiales resistentes al medio ambiente marino: de todos modos, es indispensable eliminar periódicamente los depósitos de sal que se forman en las superficies externas para evitar corrosiones y, consecuentemente, la ineficiencia del sistema.

Una vez al año, desmontar respetando los siguientes puntos:

- Mantener las hélices (13 y 17) y la pata del reductor limpias.
- Pintar las hélices y la pata del reductor con pintura antivegetativa, antes de cada estación.

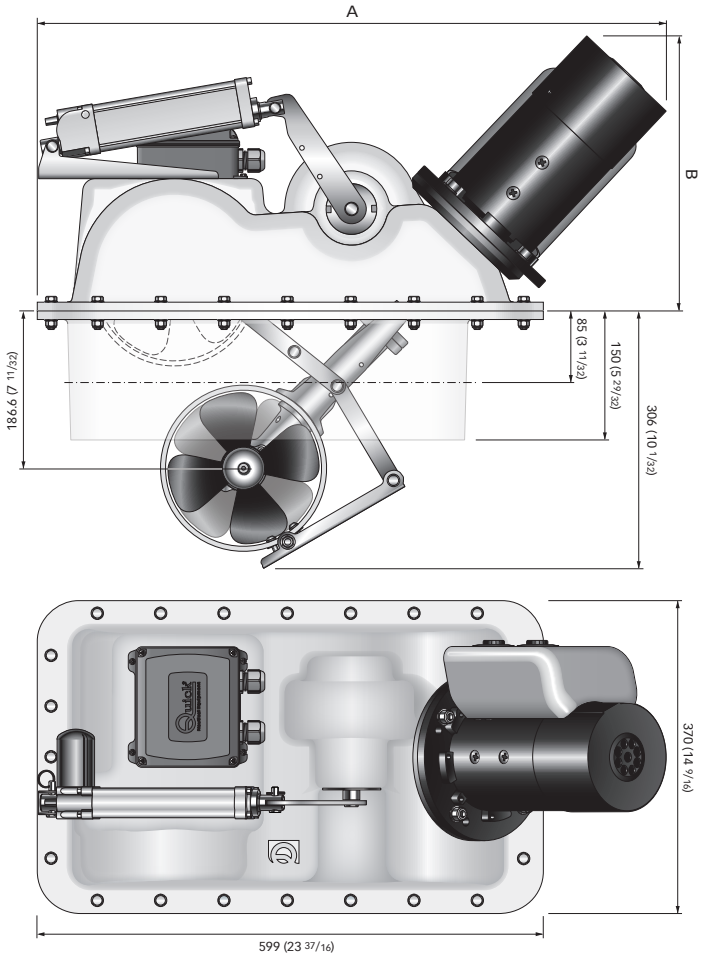
ATENCIÓN: No pinte los ánodos de zinc (15 y 19), los sellados y el ejes de las hélices. Tenga cuidado de que la pintura no penetre en las “pistas” de la pata del reductor en las que se mueve el buje de la hélice.

- Controle los ánodos de zinc (15 y 19) con frecuencia.
- Reemplace el ánodo de zinc antes de cada estación o cuando se haya consumido más de la mitad.
- Asegúrese después de cada trabajo de mantenimiento de que todos los tornillos estén bien ajustados.
- Asegúrese de que después de cada trabajo de mantenimiento las hélices (13 y 17) estén bien fijadas y de que los tornillos (1) que fijan el motor eléctrico (3) estén bien ajustados.
- Asegúrese de que todas las conexiones eléctricas estén limpias y fuertemente fijadas.
- Asegúrese de que las baterías estén en buenas condiciones.

ELICA DI MANOVRA RETRATTILE - DIMENSIONI mm (inch)

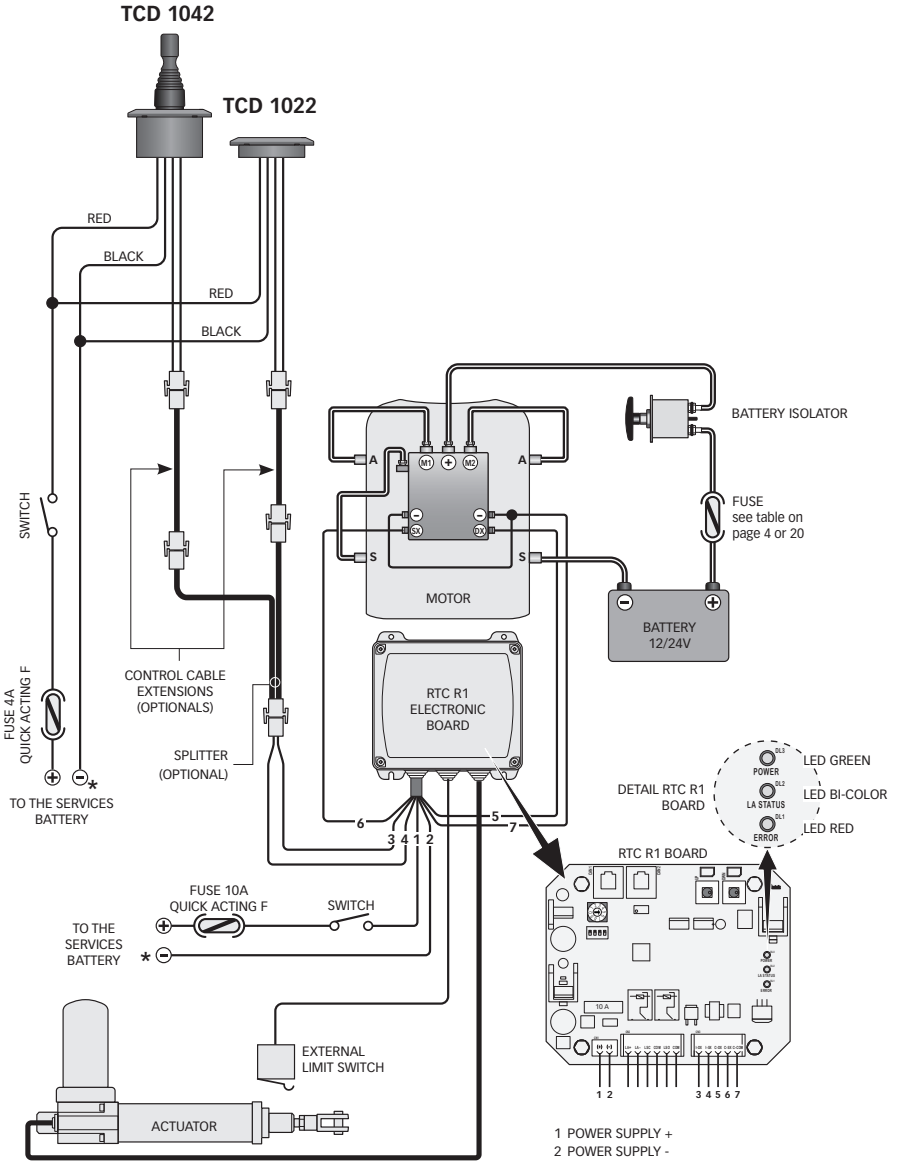
RETRACTABLE THRUSTERS - DIMENSIONS

BTR185



MOD.	BTR1806512	BTR1806524	BTR1808512	BTR1808524	BTR1810512	BTR1810524
A - mm (inch)	708 (27" 7/8)		733 (28" 55/64)		779 (30" 45/64)	
B - mm (inch)	286 (11" 1/4)		313 (12" 21/64)		361 (14" 7/32)	

ELICA DI MANOVRA RETRATTILE - SISTEMA BASE
RETRACTABLE THRUSTERS - BASIC SYSTEM



1 POWER SUPPLY +
2 POWER SUPPLY -
3 TCD PLUGIN FEMALE PIN 1
4 TCD PLUGIN FEMALE PIN 2
5 TO RIGHT CONTACTOR
6 TO LEFT CONTACTOR
7 NEGATIVE GROUP REVERSING CONTACTOR

* COMMON NEGATIVE FOR THE BATTERY GROUPS.

NOTES

THRUSTER RETRACTABLE
BTR185

R004c
C00

FR Code et numéro de série du produit

DE Code- und Seriennummer des Produkts

ES Código y número de serie del producto

Quick®
Nautical Equipment

QUICK® S.P.A. - Via Piangipane, 120/A - 48124 Piangipane (RAVENNA) - ITALY
Tel. +39.0544.415061 - Fax +39.0544.415047
www.quickitaly.com - E-mail: quick@quickitaly.com